



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/115
18 April 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ

(Женева, 26–28 марта 2008 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	3
II. ВВЕДЕНИЕ	3	3
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	4	3
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)	5	3
V. СООБЩЕНИЯ (пункт 3 повестки дня).....	6 - 18	4
VI. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (пункт 4 повестки дня)	19 - 36	7

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
<u>Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)</u>		
A.	Изменение структуры СР.1	19 7
B.	Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств	20 - 21 7
C.	Безопасность в зоне дорожных работ или аварии/ дорожно-транспортного происшествия	22 - 23 8
D.	Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования	24 - 25 9
E.	Информация для участников дорожного движения	26 - 27 9
F.	Специальные объекты инфраструктуры и оборудование	28 - 29 9
G.	Обучение детей безопасному поведению на дорогах	30 - 31 10
H.	Прочие вопросы.....	32 10
I.	Управление транспортными средствами под воздействием наркотических средств и медикаментов ...	33 11
J.	Страхование автомобилей	34 11
<u>Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)</u>		
K.	Знаки с изменяющимся сообщением	35 11
L.	Указание веломаршрутов	36 11
VII.	ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ПЕРВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 5 повестки дня)	37 - 39 11
VIII.	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 6 повестки дня)	40 - 47 12
IX.	УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 7 повестки дня)	48 14
<u>Приложения</u>		
I.	ОБЩИЕ ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ ОБОРУДОВАНИЯ	15
II.	ОБУЧЕНИЕ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ	17

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят четвертую сессию в Женеве с 26 по 28 марта 2008 года под председательством г-на Александра Якимова (Российская Федерация). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.

2. На сессии были также представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Фонд ФИА "Автомобиль и общество", Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация по стандартизации (ИСО) и, в качестве наблюдателя, Индийский автодорожный институт.

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Пятьдесят четвертую сессию WP.1 открыл Председатель сессии г-н А. Якимов (Российская Федерация).

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/114

4. Повестка дня была утверждена без изменений.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/113

5. Доклад о работе пятьдесят третьей сессии (ECE/TRANS/WP.1/113) был утвержден со следующими поправками в приложении I:

- Пункт 15.1 (Контекст), во втором предложении заменить слова "на обочине дороги" на "**в дорожной обстановке**".
- Пункт 15.3.2.1: Содержание рекламных сообщений, пункт b) изложить в следующей редакции:

"b) Воспроизведен дорожный знак или символ **дорожного знака**".

V. СООБЩЕНИЯ (пункт 3 повестки дня)

6. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар начала свое выступление с приветствия участников сессии Рабочей группы. Затем она подчеркнула, что WP.1 достигла важного рубежа прежде всего благодаря значительному прогрессу и успешной деятельности, например в деле завершения работы над Сводной резолюцией о дорожном движении (СР.1). Директор Отдела транспорта поделилась с WP.1 своим видением трех основных инициатив, которые могут отразиться на будущей организации функционирования Рабочей группы, но ни одна из которых не ставит под сомнение ее всеобъемлющие цели и мандаты.

7. На своей февральской сессии 2008 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) постановил, а Председатель КВТ в своем докладе Исполнительному комитету четко подтвердил, что Рабочая группа по транспорту служит "связующим звеном" между Европейским союзом (ЕС) и странами, не являющимися членами ЕС, и что эту роль следует усиливать и впредь. Таким образом, совещания WP.1 служат форумом для консультаций по вопросам планируемого законодательства ЕС, представляющим интерес для Рабочей группы. Для того чтобы государства - члены ЕЭК могли в полной мере воспользоваться этой возможностью, секретариату следует соответствующим образом готовить повестки дня. Представителю Европейской комиссии следует предлагать выступать с сообщением по будущему законодательству, а все участники и секретариат, как ожидается, должны быть готовы к его обсуждению и принимать активное участие в такой дискуссии.

8. В связи с инициативой, которая была выдвинута Соединенными Штатами Америки (США), Нидерландами и Италией и поддержана Соединенным Королевством и Фондом ФИА "Автомобиль и общество" и которую предстоит обсудить Рабочей группе, директор Отдела транспорта выразила мнение о том, что WP.1 обладает всей необходимой компетенцией, для того чтобы перейти на новую методику работы.

9. От имени секретариата г-жа Мольнар приветствовала эту инициативу, но обратила внимание на следующие вопросы:

a) Хотя деятельность Отдела транспорта признается и высоко ценится, она в значительной степени остается в сфере компетенции министерств транспорта государств-членов.

b) Для продолжения и улучшения работы требуются адекватные бюджетные средства и должности. Поэтому необходима поддержка со стороны национальных министерств иностранных дел на форумах Организации Объединенных Наций.

c) Нужны средства для оказания помощи странам с переходной экономикой, с тем чтобы они могли участвовать в совещаниях и были более активно задействованы в работе WP.1.

d) Если WP.1 хочет расширить свою роль, требуются также участие и соответствующее финансирование других региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

10. Директор Отдела транспорта упомянула о ряде конкретных шагов, которые в этой связи могут быть предприняты, таких, как укрепление межучрежденческого сотрудничества благодаря организации приуроченных друг к другу совещаний WP.1 и Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (ГБДД ООН), включая тематические обсуждения, другие мероприятия в дополнение к существующим, а также в контексте текущей работы над другими правовыми документами, особенно в ходе аналитической деятельности.

11. Признавая, что накопленный WP.1 опыт может представлять интерес для стран за пределами региона ЕЭК ООН, директор Отдела транспорта заверила WP.1 в том, что Отдел транспорта ЕЭК ООН твердо намерен и впредь укреплять межучрежденческое сотрудничество и налаживать либо продолжать совершенствовать стратегическое партнерство с Группой по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения, а также с Европейской комиссией, Всемирным банком, Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), Международным транспортным форумом (МТФ) и т.д., с тем чтобы координировать работу и избегать дублирования усилий.

12. Директор Отдела транспорта проинформировала Рабочую группу, что по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН) на проект "Повышение

глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", направленного на оказание странам переходного периода помощи в разработке целевых показателей в области безопасности дорожного движения и их ознакомление с примерами передового опыта в сфере безопасности дорожного движения, было выделено 658 000 долл. США. Она добавила, что этот проект будет осуществляться пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в 2008 и 2009 годах в сотрудничестве с другими международными организациями и НПО, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Г-жа Э. Мольнар также напомнила, что в рамках этого проекта ЕЭК ООН организует семинар для стран Центральной Азии и Кавказа. Важно, чтобы эти страны активно участвовали в данном проекте, что позволило бы им извлечь из него максимальные выгоды. Среди делегатов был распространен рекламный листок с описанием этого проекта.

13. Г-жа Мольнар проинформировала, что Комитет по внутреннему транспорту разрешил провести дополнительную сессию Рабочей группы (30 июня - 3 июля 2008 года), однако это было сделано в последний раз.

14. Наконец, директор Отдела транспорта выразила признательность секретарю WP.1 г-же М-Н. Пуарье за ее работу в этой должности на протяжении ряда лет и пожелала ей всего наилучшего после выхода на пенсию. В то же время г-жа Э. Мольнар представила г-жу В. Танасе, которая займет должность секретаря WP.1 с 1 апреля 2008 года.

15. Представитель Европейской комиссии приветствовал и поддержал решение г-жи Э. Мольнар придать новый импульс и динамизм деятельности Рабочей группы.

16. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу об опубликовании на трех языках ЕЭК ООН Конвенции о дорожных знаках и сигналах, Европейского соглашения, дополняющего эту Конвенцию, и Протокола о разметке дорог к Европейскому соглашению. Делегациям были переданы экземпляры этой публикации. Он также сообщил о предстоящем опубликовании Конвенции о дорожном движении и Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении, на арабском, испанском и китайском языках.

17. Отметив, что на данный момент только 11 стран ответили на вопросник в ходе обследования по вопросам осуществления Венской конвенции о дорожном движении, секретариат просил страны, которые еще не ответили на этот вопросник, оперативно направить свои ответы. Это позволило бы секретариату провести соответствующий анализ. В этой связи он подчеркнул, что на семидесятой сессии (19-21 февраля 2008 года)

Комитет по внутреннему транспорту подчеркнул важность ответов на рассылаемые секретариатом вопросники.

18. В заключение ИСО проинформировала Рабочую группу о разработке нового стандарта по системе управления для повышения безопасности дорожного движения на глобальном уровне. Среди делегатов был распространен неофициальный документ.

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

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

A. Изменение структуры СР.1

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.6

19. Рабочая группа приняла к сведению измененную структуру СР.1, представленную в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.6.

B. Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2

20. Совместное совещание приняло текст особых правил применительно к соответствующим категориям транспортных средств (ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2) со следующими поправками:

- Российская Федерация направит в секретариат редакционные поправки для внесения в текст на русском языке.
- В подпункте а) пункта 7.2.2.1 (Транспортные средства большой длины и грузоподъемности) *исключить второй абзац с подпунктами i) и ii).*
- В первом абзаце подпункта а) (*Обозначение сзади*) пункта 7.2.2.2 (Тихоходные транспортные средства) *заменить "rear identification plate" на "rear marking plate" (к тексту на русском языке не относится) и изменить второй абзац следующим образом: "Следует предусмотреть, чтобы этот знак, выполненный в виде равностороннего треугольника с усеченными вершинами, был таким, чтобы его нельзя было перепутать со*

знаком, предусмотренным в пункте 28 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года в отношении задней маркировки прицепов и полуприцепов".

21. Окончательный вариант текста, включающий вышеизложенные поправки, содержится в приложении 1 к настоящему докладу, опубликованном в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/115/Add.1.

С. Безопасность в зоне дорожных работ или аварии/дорожно-транспортного происшествия

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1

22. Рабочая группа приняла текст, касающийся безопасности в зоне дорожных работ или аварии/дорожно-транспортного происшествия (ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1), со следующими поправками:

- В подпункте а) пункта 14.2 (Рекомендации, касающиеся безопасности участников дорожного движения) *заменить существующую сноску следующим текстом:*
"См. документ **ECE/TRANS/WP.1/112**" *и изменить подпункт а) iii) следующим образом:*
"iii) устанавливать максимальную разрешенную скорость **не более 30 км/ч**, если в связи с дорожными работами пешеходам приходится выходить на проезжую часть";
- Во втором абзаце подпункта б) i) пункта 14.2 (Рекомендации, касающиеся безопасности участников дорожного движения) *исключить* слова "**с использованием видеокамер**" (в тексте на русском языке и соответствующие слова в тексте на французском языке).
- В пункте 14.3 *изменить заголовок следующим образом:* "Рекомендации, касающиеся мер защиты лиц, выполняющих работы в зоне дорожных работ или аварии/дорожно-транспортного происшествия".
- В пункте 14.4 *изменить подзаголовок а) следующим образом:* "Лица, осуществляющие неотложные мероприятия, и дорожные рабочие".
- В пункте 14.4 б) ii) *заменить в вводном предложении "переданных" на "полученных"*.

23. Окончательный вариант текста, включающий вышеизложенные поправки, содержится в приложении 2 к настоящему докладу, опубликованном в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/115/Add.2.

D. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1

24. Рабочая группа рассмотрела проект текста документа ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1 о правилах, касающихся транспортных средств и их оборудования, и решила внести следующие поправки, содержащиеся в приложении 1 к настоящему документу.

25. Эти изменения будут включены в сводный документ, который будет подготовлен секретариатом и опубликован под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.2.

E. Информация для участников дорожного движения

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/25

26. Рабочая группа рассмотрела проект текста документа, касающегося информации для участников дорожного движения (ECE/TRANS/WP.1/2006/25). В частности, были отмечены некоторые несоответствия между оригиналом текста на французском языке и его переводами на английский и русский языки.

27. Изменения, принятые Рабочей группой, будут включены в сводный документ, который будет подготовлен секретариатом и опубликован под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2006/25/Rev.1.

F. Специальные объекты инфраструктуры и оборудование

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2007/2

28. Рабочая группа приняла текст, касающийся специальных объектов инфраструктуры и оборудования (ECE/TRANS/WP.1/2007/2), со следующими поправками:

- В заголовке пункта 12.1 следует читать: "**Охрана дорог от пересечения их дикими животными**".

- В пункте 12.1 изменить конец первого предложения следующим образом: "например на **автомагистралях и дорогах подобного рода**".
- В пункте 12.2 **заменить** в конце ссылку на прежний документ следующей новой ссылкой: "ECE/TRANS/WP.1/112".
- В пункте 12.3.1 "**Контекст**" **исключить** последние два абзаца.
- В сноске на стр. 5 **заменить** ссылку на прежний документ следующей новой ссылкой: "ECE/TRANS/SC.1/384".

29. Окончательный вариант текста, включающий вышеизложенные поправки, содержится в приложении 4 к настоящему докладу, опубликованном в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/115/Add.3.

Г. Обучение детей безопасному поведению на дорогах

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.1

30. Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.1, содержащий проект текста об обучении детей безопасному поведению на дорогах (приложение 8 к СР.1), и решила внести следующие поправки, указанные в приложении 2 к настоящему документу.

31. Эти изменения будут включены в сводный документ, который будет подготовлен секретариатом и опубликован под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.2.

Н. Прочие вопросы

32. Рабочая группа приняла текст "Прочие вопросы" (ECE/TRANS/WP.1/2007/5) с поправками, содержащимися в добавлении 4 к настоящему докладу, опубликованном в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/115/Add.4.

I. Управление транспортными средствами под воздействием наркотических средств и медикаментов

33. Рабочая группа приняла к сведению подготовленный Италией документ ECE/TRANS/WP.1/2008/1, касающийся управления транспортным средством под воздействием наркотических средств и медикаментов. Представителю Италии было предложено подготовить к пятьдесят пятой сессии проект текста, который будет, возможно, включен в СР.1.

J. Страхование автомобилей

34. Рассмотрение этого вопроса (ECE/TRANS/WP.1/2008/2) было перенесено на пятьдесят пятую сессию.

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

K. Знаки с изменяющимся сообщением

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.4

35. Рабочая группа приняла текст "Знаки с изменяющимся сообщением" (ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.4) с поправками, содержащимися в приложении 5 к настоящему докладу, опубликованном в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/115/Add.5.

L. Указание веломаршрутов

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/24

36. Европейская федерация велосипедистов представила Рабочей группе проект текста, касающегося указания веломаршрутов, с целью его возможного включения в СР.2 (ECE/TRANS/WP.1/2006/24).

VII. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ ПЕРВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 5 повестки дня)

37. Представитель Европейской комиссии сообщил, что в продолжение первого Европейского дня безопасности дорожного движения, организованного 27 апреля 2007 года в рамках первой Глобальной недели безопасности дорожного движения

(23-29 апреля 2007 года), 10 июля 2008 года в Брюсселе состоится форум с участием около 60 юношей и девушек, обученных правилам безопасности дорожного движения, из всех стран - членов ЕС.

38. Он также напомнил, что следующий Европейский день безопасности дорожного движения будет проведен 13 октября 2008 года в Париже (Arche de la Défense) в период председательства Франции в Европейском союзе. Предполагается, что в нем примут участие 600 человек. Темой этого дня будет "Городская мобильность и безопасность дорожного движения". Он предложил членам WP.1 направить в Европейскую комиссию свои идеи и предложения, которые могли бы содействовать подготовке и организации этого мероприятия. Он добавил, что это мероприятие будет открыто для представителей стран, не являющихся членами Европейского союза, и что ЕЭК ООН, как и другие международные организации, сможет принять в нем участие.

39. Секретариат информировал Рабочую группу о том, что анализ результатов этой Недели в регионе ЕЭК ООН, проведенный с учетом ответов на вопросник, разосланный в октябре 2007 года, размещен на сайте Отдела транспорта; он также указал, что результаты этого мероприятия оказались положительными в 12 странах. Представитель Норвегии отметил, что ко всеобщему большому удивлению, как показали итоги Недели, на дорогах погибло много молодежи. Он добавил, что в соответствующих ведомствах его страны обсуждаются возможности оказания помощи странам с низким уровнем доходов для улучшения ситуации с безопасностью дорожного движения.

VIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 6 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2008/4

40. Представитель Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ "Разработка дополнительного соглашения о безопасности дорожного движения" (ECE/TRANS/WP.1/2008/4) от имени небольшой группы стран (Италия, Нидерланды и Соединенные Штаты Америки), которая была создана для этой цели. Общая идея данного документа заключается в том, чтобы дать "пищу для размышления" о будущих направлениях деятельности WP.1, а также за пределами ее текущей правовой работы в целях усиления роли Рабочей группы по всему миру. В этой связи предлагается повысить эффективность методов работы WP.1 и создать новый инструмент для обмена передовым опытом в области безопасности дорожного движения, накопленным в развитых странах, с тем чтобы с этим опытом могли ознакомиться страны со средним и низким доходом. Некоторые из многочисленных возможностей в рамках этих усилий включают сбор данных, обмен опытом в деле улучшения культуры поведения на дорогах, в том числе

использование ремней безопасности и детских удерживающих систем, воздействие алкоголя за рулем и т.д.

41. Эти предложения вызвали оживленную дискуссию. Поскольку данный документ обсуждался впервые, были высказаны сомнения по поводу того, каким образом реализовать заложенные в нем идеи на практике. Был также поднят ряд вопросов, касающихся необходимости подготовки нового документа. В целом WP.1 благоприятно отнеслась к общей идее обмена опытом с регионами/странами за пределами ЕЭК ООН. Однако эту работу необходимо проводить поэтапно и в условиях, которые еще надлежит определить.

42. Признавая достижения WP.1, Рабочая группа согласилась с тем, что расширение сферы ее деятельности могло бы стать позитивным фактором, если будет проведена всеобъемлющая оценка ее возможной будущей деятельности и если последующие шаги будут предприниматься постепенно и осмотрительно. Поэтому Рабочая группа просила секретариат подготовить "дорожную карту" с описанием возможных путей продвижения WP.1 вперед и содействия Глобальной программе сотрудничества в области безопасности дорожного движения. Проект "дорожной карты" будет внесен на рассмотрение на следующей сессии WP.1.

43. Представитель Индийского автодорожного института высоко оценил работу WP.1 и высказал мнение о том, что Рабочая группа играет весьма важную роль в подготовке международных правовых документов. Он также выразил надежду на то, что WP.1 сможет оказать развивающимся странам поддержку в их усилиях по улучшению безопасности дорожного движения.

44. Рабочая группа поручила секретариату изучить совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) возможность организации ее пятьдесят шестой сессии в ноябре 2008 года таким образом, чтобы приурочить ее к совещанию Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения. Необходимо рассмотреть возможность проведения совместного совещания в течение половины дня или полного дня. В этой связи следует поднять данный вопрос в Нью-Йорке 1-2 апреля 2008 года в ходе следующего совещания Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения.

45. Секретариат сообщил Рабочей группе даты проведения предстоящих сессий: пятьдесят пятая сессия состоится 30 июня – 3 июля 2008 года, а пятьдесят шестая сессия - 18-21 ноября 2008 года.

46. Учитывая просьбу Рабочей группы о проведении заседания, приуроченного к совещанию Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения, объявленные сроки проведения пятьдесят шестой сессии могут быть слегка изменены. Секретариат заблаговременно известит Рабочую группу о любом изменении сроков.

47. От имени Рабочей группы и от себя лично Председатель сессии г-н Якимов выразил г-же М.-Н. Пуарье по случаю ее выхода на пенсию большую признательность и благодарность за усердную, самоотверженную и продуктивную работу в качестве секретаря Рабочей группы в течение последних семи лет. Он пожелал г-же Пуарье всего наилучшего в дальнейшей жизни. Г-жа Пуарье поблагодарила Рабочую группу за активное участие и поддержку в ее работе.

IX. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 7 повестки дня)

48. На основе проекта, подготовленного секретариатом, Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее пятьдесят четвертой сессии. Настоящий доклад будет представлен Рабочей группе для утверждения на ее пятьдесят пятой сессии.

Приложение I

Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

(см. пункты 24-25 настоящего доклада)

Изменения, внесенные WP.1 в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1, выделены жирным шрифтом

- В вводном предложении главы 5 *заменить* "...средства, которые позволяют следить за поддержанием хорошего уровня безопасности транспортных средств в условиях дорожного движения..." *на* "средства, которые позволяют следить за поддержанием **достаточного** уровня безопасности транспортных средств в условиях дорожного движения...".
- В пункте 5.1.1 (Контекст), в первом абзаце, *изменить первое предложение следующим образом*: "Периодический технический осмотр представляет собой **средство обеспечения** нормальной работы и безопасности транспортных средств".
- В пункте 5.1.1, второй абзац, *изменить первое предложение следующим образом*: "В этой области Конвенция о дорожном движении 1968 года (пункт 2 статьи 39) устанавливает только принцип, предусматривающий проведение обязательного технического осмотра транспортных средств общего пользования, предназначенных для перевозки пассажиров **и имеющих, помимо сиденья водителя, более восьми мест для сидения**, и транспортных средств, используемых для перевозки грузов, **с разрешенной максимальной массой более 3 500 кг**, а также прицепов **к ним**, и не содержит других указаний в отношении условий осуществления этого принципа".
- В пункте 5.1.2 (Рекомендации), вводное предложение, *заменить* "Для того чтобы поддерживать парк транспортных средств в хорошем состоянии с соблюдением норм охраны окружающей среды..." *на* "Для того чтобы поддерживать парк транспортных средств, в **исправном** состоянии с соблюдением норм охраны окружающей среды...".
- В пункте 5.1.2, второй абзац подпункта а), *заменить* "следует снизить" *на* "**может быть снижено**".
- В подпункте б) пункта 5.1.2 *заменить текст следующим*: "Странам также следует в соответствии с **пунктом 3** статьи 39 Конвенции о дорожном движении **1968 года**, распространить действие периодического технического осмотра на другие категории

транспортных средств, такие, как легковые автомобили, транспортные средства для перевозки грузов с **разрешенной максимальной** массой не более **3 500 кг** и мотоциклы. Периодичность осмотра, предписанная странами в отношении этих транспортных средств, как правило, **устанавливается** большей, нежели периодичность, указанная в подпункте а). Помимо периодического осмотра, **некоторые страны ввели проведение технического осмотра указанных транспортных средств в случае смены их владельцев**".

- В пункте 5.1.2 изменить подпункт е) следующим образом: "**е) Кроме того, следует предусмотреть, чтобы транспортные средства, получившие серьезные повреждения в дорожно-транспортных происшествиях, стали предметом более серьезной проверки, прежде чем снова быть допущенными к участию в дорожном движении**".

- В пункте 5.3.1.2 (Жилет безопасности) изменить подпункт b) следующим образом: "**Следует предусмотреть, чтобы жилеты безопасности [...] были ясно видимы в любых условиях и под любым углом. С этой целью следует предусмотреть, чтобы они удовлетворяли** соответствующим критериям эффективности, например критериям, соответствующим классу 2 европейского стандарта EN 471 или равноценному стандарту на национальном уровне. **Стандарт EN 471 определяет, в частности, важнейшие характеристики цвета и светоотражающей способности такой одежды (площадь флюоресцирующих и светоотражающих материалов, качество материалов и т.п.) в целях обеспечения максимальной видимости в любое время суток и при любых условиях**".

- В пункте 5.3.2 *читать*: "(см. документ ECE/TRANS/WP.1/110/ Rev.1, приложение 2)".

- В пункте 5.3.3 (Огнетушители) изменить конец первого абзаца следующим образом: "...обязательное наличие переносного огнетушителя на борту **транспортных средств с разрешенной максимальной массой не более 3 500 кг**".

- В пункте 5.4.2 (Свидетельство о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств) *заменить существующий текст текстом, который будет подготовлен до начала следующей сессии WP.1.*

Приложение II

Обучение детей безопасному поведению на дорогах

(см. пункты 30 – 31 настоящего доклада)

Поправки, внесенные WP.1 к документу ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.1,
выделены жирным шрифтом

- В пункте а) раздела I **КОНТЕКСТ** *исключить следующие слова: «в том числе посредством создания так называемых "жилых улиц"».*
- В подраздел В. **Обучение** *включить новый пункт 9 и изменить нумерацию последующих пунктов. Пункт 9 читать следующим образом: "Обучение детей безопасному поведению на дорогах и использованию дорог следует начинать в защищенных местах, которые могут быть специально оборудованы, и постепенно переносить на реальные дороги, имея в виду физические и прочие особенности детей".*
- В подпункте а) (**Общие рекомендации для всех возрастных групп**) *заменить три маркированных абзаца (прежний пункт 12) следующими текстом:*
 - **"важность того, чтобы дети в качестве пешеходов или при езде на велосипеде либо мопеде были хорошо видимы для других пользователей в ночное время или в плохую погоду за счет использования защитного оборудования, например флюоресцирующих курток, одежды и/или шлема со светоотражающими устройствами.**
 - **роль защитного шлема и важность его использования и правильность застегивания при езде на велосипеде или мопеде;**
 - **важность использования детских удерживающих устройств и пристегивания ремнями в ходе поездки на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, даже если они ограничивают возможности движения детей, с тем чтобы использование указанных ремней стало автоматическим".**
- Заголовок пункта с) *заменить следующим: "с) **Дети младшего школьного возраста (до 10 лет)**".*

- В прежнем пункте 16 *исключить* слова "и не сопряженные с риском".

- Прежний пункт 16.2 *заменить следующим текстом*: "**16.2** Кроме того, детей следует обучить навыкам езды на велосипеде. С этой целью основные навыки, касающиеся его использования, дети должны получать вначале на местах, свободных от дорожного движения и лишь после приобретения этих навыков можно приступить к контролируемому обучению в условиях низкой интенсивности движения, прежде чем постепенно приучать их к более сложным и трудным дорожным ситуациям".

- В прежнем пункте 17 *заменить все маркировочные абзацы следующим текстом*:
 - "базовые правила дорожного движения, а также значение дорожных знаков и сигналов, светофоров и световых сигналов, предназначенных для пешеходов, которые непосредственно влияют на их безопасность;
 - дорожная обстановка предполагает необходимость особого поведения с целью снизить такие риски;
 - различные элементы дорожной инфраструктуры - т.е. тротуары и, при их отсутствии, обочины дороги - и как ими пользоваться;
 - важность пересечения дороги по пешеходному переходу, оснащенному световой сигнализацией, только в том случае, если включен зеленый сигнал - и даже тогда следует соблюдать предельную осторожность;
 - базовые правила использования велосипеда до тех пор, пока дети не научатся в достаточной степени самостоятельно перемещаться в условиях движения".

- В прежнем пункте 19, пятый маркированный абзац, закончить текст в скобках следующими словами: "(...**собственного поведения или поведения других в случае вождения транспортного средства, и готовность к нему**)".
