


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

Женева, 22–24 марта 2010 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	3
II. Введение .....	3–4	3
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5	5
IV. Утверждение доклада о работе пятьдесят восьмой сессии (пункт 2 повестки дня).....	6	5
V. Информация о деятельности, представляющей интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня).....	7–32	5
VI. Конвенция о дорожном движении 1968 года (пункт 4 повестки дня) ....	33	11
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств .....	34–42	11
B. Выдача и действительность международных водительских удостоверений .....	43–46	12
C. Многопрофильное исследование аварий: инструмент для повышения безопасности дорожного движения .....	47–50	13
VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года (пункт 5 повестки дня) .....	51	14
A. Мандат специальной группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением .....	51–53	14

VIII.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (пункт 6 повестки дня) .....	54	14
	А. Рассмотрение поправок к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах .....	54	15
IX.	Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня) .....	55–57	15
X.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня) .....	58–60	15
XI.	Утверждение решений (пункт 9 повестки дня) .....	61	16

## I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят девятую сессию в Женеве 22–24 марта 2010 года под председательством г-жи Лучианы Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.

2. На сессии также были представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Европейская федерация велосипедистов (ВФВ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Фонд ФИА, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Международная ассоциация по использованию газа на транспортных средствах (МАПГТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный туристский альянс и Международная автомобильная федерация (МТА и ФИА) и Ассоциация "Лазер-Европа".

## II. Введение

3. Директор Отдела транспорта г-жа Э. Мольнар приветствовала участников и кратко изложила суть указанных ниже важнейших событий, имеющих отношение к Рабочей группе, которые произошли после ее предыдущей сессии:

а) в 2008–2009 годах пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций провели работу, которая координировалась Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), по реализации проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", профинансированного по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА). Директор поблагодарила всех тех, кто содействовал успешной реализации этого проекта: участников, принимающие организации и, прежде всего, тех, кто выделил на эти цели ресурсы. Окончательный доклад с предисловием Генерального секретаря г-на Пан Ги Муна издан на шести языках (английском, арабском, испанском, португальском, русском и французском). Типографские копии имеются только на английском языке, а другие языковые варианты будут распространены на КД-ПЗУ. Этот доклад размещен по адресу [http://www.unece.org/trans/roadsafe/unda\\_conclusions.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/unda_conclusions.html);

б) в своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире" Генеральная Ассамблея признает работу региональных комиссий Организации Объединенных Наций и их вспомогательных органов, направленную на активизацию деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, и приветствует выводы и рекомендации по итогам реализации проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", осуществленного региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в целях оказания странам с низким и средним уровнем дохода поддержки в

деле постановки и реализации задач по снижению дорожно-транспортного травматизма;

с) в резолюции 64/255 Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Она также просит Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и региональные комиссии Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами в области безопасности дорожного движения разработать план действий на Десятилетие и координировать осуществляемую на регулярной основе деятельность по отслеживанию глобального прогресса в реализации поставленных в нем задач. Кроме того, она предлагает им организовать вторую Неделю безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций на глобальном уровне, которая положит начало этому Десятилетию;

д) некоторые члены Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения (СБДД ООН) разработали предложение по плану, содержащему мероприятия, которые необходимо провести в ходе Десятилетия. Это предложение можно загрузить с вебсайта по адресу [http://www.who.int/roadsafety/Decade\\_of\\_action.pdf](http://www.who.int/roadsafety/Decade_of_action.pdf). Заинтересованные стороны могут высказаться по этому проекту до конца июня 2010 года; условия утверждения/официального принятия этого документа в рамках СБДД ООН пока еще не согласованы.

е) 21–22 января 2010 года ЕЭК ООН совместно с правительством Индии и Индийским автодорожным институтом организовали на совместной основе рабочее совещание в Дели (Индия). Это мероприятие проводилось по теме "Осуществление правовых инструментов Организации Объединенных Наций: на пути к повышению безопасности дорожного движения в развивающихся странах" и было посвящено разъяснению конвенций о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года. В этом мероприятии приняли участие Бруней-Даруссалам, Индия, Индонезия и Малайзия, которые единодушно заявили о том, что эти правовые инструменты актуальны и представляют для них большой интерес;

ф) в ходе вышеупомянутых мероприятий работа ЕЭК ООН получила положительную оценку и привлекла к себе всеобщее внимание. Активное участие секретариата и поддержка со стороны некоторых членов WP.1 позволили получить заметные результаты и соответствующее признание;

г) шестидесятая сессия WP.1 (27–30 сентября 2010 года) совпадает по срокам с шестидесятой годовщиной деятельности в области безопасности дорожного движения в рамках системы Организации Объединенных Наций; это важное событие следует надлежащим образом отметить, в связи с чем Рабочей группе предлагается выдвинуть соответствующие идеи;

h) в течение прошлого года сотрудники ЕЭК ООН, занимающиеся вопросами безопасности дорожного движения, внесли свой вклад в эти события на глобальном уровне, посвятив им усилия и работу в дополнение к повседневным секретариатским функциям по обслуживанию реформированной WP.1 и активизации усилий по созданию партнерства за счет строгой экономии ресурсов; в этих условиях обеспечить дальнейшую устойчивость, как представляется, невозможно;

i) для того чтобы обеспечить как надлежащее выполнение резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи, так и участие в осуществлении на практике Десятилетия действий в области безопасности дорожного движения, а также воспользоваться представившейся возможностью изменить роль ЕЭК ООН в глобальной системе обеспечения безопасности дорожного движения, нужны дополнительные ресурсы, в том числе внебюджетные. В настоящее время многочисленными вопросами безопасности дорожного движения, цифровыми тахографами ЕСТР, автомобильным транспортом (включая новое соглашение о пассажирских перевозках в автомобильном сообщении) и дорожной инфраструктурой занимается один сотрудник С4, один сотрудник С3 и один сотрудник ОО4. Следует надеяться, что правительства государств – членов WP.1 смогут поддержать работу секретариата в области безопасности дорожного движения путем i) поддержки просьбы ЕЭК, когда она будет представлена на рассмотрение государств-членов в соответствующем комитете в Нью-Йорке, и ii) откомандирования национального эксперта (экспертов) для работы в секретариате.

4. Г-н М. Адамантиадис, выполняющий функции начальника секции, проинформировал Рабочую группу о новой кампании в области безопасности дорожного движения во время проведения мирового чемпионата по баскетболу в Турции в августе-сентябре 2010 года. Эта кампания будет организована Международной федерацией баскетбола (ФИБА), Турецкой федерацией баскетбола и турецкой полицией в тесном сотрудничестве с секретариатом ЕЭК ООН.

### **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/126

5. Повестка дня была утверждена без изменений.

### **IV. Утверждение доклада о работе пятьдесят восьмой сессии (пункт 2 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/125

6. Доклад о работе пятьдесят восьмой сессии был утвержден без изменений. Делегация Российской Федерации просила секретариат активизировать усилия по обеспечению выпуска всех документов в установленные сроки до сессии на всех трех официальных языках ЕЭК ООН.

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

7. Представитель ЕК заявила, что ЕК внесла существенный вклад в разработку и принятие резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций 2 марта 2010 года, которую следует рассматривать в качестве весьма важного документа и важного средства работы на предстоящее десятилетие. По ее мнению, эта резолюция дополняет руководящие принципы ЕС, которые будут определены на предстоящее десятилетие.

8. ЕК продолжит оказывать активную поддержку мероприятиям в области безопасности дорожного движения, организуемым WP.1 и ее секретариатом, включая 60-ю годовщину Рабочей группы. В этой связи представитель ЕК на-

помнила Рабочей группе о том, что функции Президента ЕС с 1 июля по конец 2010 года будет исполнять Бельгия. С учетом того, что Бельгия проводит весьма активную работу в области безопасности дорожного движения, во время ее президентства в ЕС будет организовано несколько мероприятий, в том числе двухдневное рабочее совещание по системам технического контроля и Неделя безопасности дорожного движения в Европе, которые будут организованы ЕК самостоятельно или в сотрудничестве с Европейским парламентом. В эту серию мероприятий в области безопасности дорожного движения можно вполне включить и мероприятия, связанные с 60-й годовщиной Рабочей группы.

9. В настоящее время ЕК прорабатывает некоторые вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения, важнейшими из которых являются следующие: i) новый образец водительских удостоверений, который будет введен в действие с 2013 года и который, скорее всего, будет принят в июле 2010 года, ii) разработка стандартного типа протокола, подлежащего использованию государствами-членами во время проверок или инспекций на дороге, и iii) поправки к регистрационным документам на транспортные средства.

10. Еще два масштабных основных вопроса, стоящие перед ЕК, включают: i) подготовку директивы по трансграничному преследованию нарушений правил дорожного движения и ii) принятие директивы, касающейся регистрации технической проверки, свидетельства об официальном утверждении по типу конструкции и инспекции двухколесных транспортных средств, в целях облегчения контроля (например, в случае превышения установленной предельной скорости).

11. Что касается действий, не имеющих отношения к законодательству, то ЕК примет стратегические руководящие принципы обеспечения безопасности дорожного движения ("белые книги" или "планы действий в будущем не предусматриваются"), имея при этом в виду создание "общеевропейской зоны безопасности дорожного движения".

12. ЕК будет задействована в ряде важных предстоящих совещаний, в которых участие WP.1 и секретариата будет только приветствоваться. К ним относятся:

a) международный день повышения осведомленности о правилах безопасности на железнодорожных переездах, который будет организован совместно с Международным союзом железных дорог (МСЖД) 20 июня 2010 года;

b) конференция по организации форума для водителей мотоциклов в сотрудничестве с Европейской федерацией мотоциклистов 28 июня 2010 года в Брюсселе;

c) конференция по безопасности дорожного движения, включая день безопасности дорожного движения в Европе с 13 по 18 октября, которая будет организована при поддержке в рамках президентства Бельгии; первый день будет посвящен инфраструктуре, а второй день – трансграничной инспекции;

d) ежегодный молодежный форум 1 и 2 июля 2010 года, который включает церемонию награждения.

13. В заключение представитель ЕК сообщила, что ЕК стремится повысить статус вопросов безопасности дорожного движения, которыми занимаются министерства транспорта, до уровня экономических и социальных вопросов, ставя тем самым граждан в центр проблематики безопасности дорожного движения. Хотя у государств - членов ЕС разные приоритеты, тем не менее они должны

найти способ включения безопасности дорожного движения в свою стратегическую политику.

14. Делегат от Соединенных Штатов Америки сделал презентацию системы обнаружения алкогольного опьянения водителей в целях безопасности (ДАДСС) – пятилетней совместной программы исследований Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) и автомобильной промышленности в целях разработки бортовой необтрузивной технологии, позволяющей предотвратить управление транспортным средством под воздействием алкоголя. Эта презентация включала цель исследования, эксплуатационные характеристики и критерии приемлемости (например, точность, надежность, низкая стоимость, простота в обслуживании, необтрузивность). Этап I (который должен быть завершен в августе 2010 года) предусматривает испытание прототипа; разработку и испытание прототипов проводят три компании ("Тру Тач Текнолоджиз", "Ауто Лив АБ", "Алкогол Каунтермежер Системз"). Следующий этап будет предусматривать испытание прототипов на борту транспортных средств. Исследование будет завершено в декабре 2013 года.

15. После презентации, доступной по адресу: <http://www.unecese.org/trans/roadsafe/wp12010.html>, он ответил на вопросы со стороны других делегатов по поводу правового основания для введения в эксплуатацию такого устройства и способов предотвращения злоупотреблений и обеспечения его надлежащего нормативного применения. Делегату от Соединенных Штатов было предложено информировать Рабочую группу о дальнейшем прогрессе в этой области.

16. Делегат от Соединенных Штатов также представил Рабочей группе обновленную информацию о положении с обследованием на дорогах для выявления случаев управления под воздействием алкоголя и наркотиков, которое было завершено в 2009 году; делегатам для ознакомления был представлен соответствующий комплект отчетов.

17. Интерес для государственных служащих старшего звена Соединенных Штатов Америки представляет проблема отвлечения внимания во время управления транспортным средством, особенно набор "коротких сообщений по мобильному телефону во время вождения". Государственный департамент Соединенных Штатов предложил посольствам Соединенных Штатов представить информацию по этому вопросу, а Международная база данных о дорожном движении и дорожно-транспортных происшествиях (ИРТАД) направила своим членам краткий опросный лист с просьбой представить информацию о наличии данных, касающихся проблематики отвлечения внимания водителя при управлении транспортным средством. "Доклад" о положении с отвлечением внимания во время управления транспортным средством в мире с упором на набор коротких текстовых сообщений во время вождения должен быть подготовлен к сентябрю 2010 года. После обсуждений, состоявшихся на Министерской конференции в Москве в ноябре 2009 года будет издан доклад (в форме подборки информационных материалов) по линии Группы по сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

18. Рабочая группа с интересом ознакомилась с обстоятельной презентацией, сделанной делегацией Норвегии о введенной ею в действие новой национальной системы сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом, включая результаты проведенных в ней исследований об авариях со смертельным исходом на норвежских дорогах за 2005–2008 годы.

19. В 2005 году Государственная администрация норвежских дорог (НПРА) создала пять групп по изучению ДТП в каждом из ее пяти регионов для проведения углубленных исследований всех дорожно-транспортных происшествий на ее дорожной сети, которые повлекли за собой человеческие жертвы. Каждый округ назначил инспектора для сбора информации с места дорожно-транспортного происшествия и направления ее в региональную группу специалистов, которые затем проводили детальный анализ ДТП и составляли соответствующий отчет. Сделанные выводы направлялись для ознакомления ведущим сотрудником НПРА. Эта система работает с некоторыми ограничениями (например, с учетом необходимости защиты данных, однако она все же считается весьма полезной).

20. Эти группы были созданы для более углубленного изучения причин ДТП со смертельным исходом, с тем чтобы компетентные органы Норвегии могли лучше подготовиться к осуществлению мер, направленных на решение поставленной ими амбициозной задачи по снижению числа смертельных случаев и серьезных дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на одну треть в соответствии с рекомендациями, разработанными на основе концепции "Нулевой обзор". Эту презентацию можно загрузить по адресу: <http://www.unecese.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

21. Представитель Израиля сделал детальную презентацию по улучшению показателей безопасности автомобильных дорог в его стране в период с 1990 по 2009 год. Благодаря решимости компетентных органов и последовательной правоприменительной политике в этой области был достигнут существенный прогресс, особенно в последние десять лет. Несмотря на то что число транспортных средств увеличилось на 47%, число потерпевших снизилось на 31%, а число убитых – на 33%. Хотя за тот же период число погибших детей снизилось на 56%, все же в этой связи остается провести еще большую работу, поскольку в случае этой категории уязвимых участников дорожного движения Израиль, к сожалению, занимает последнее место среди 17 стран, добившихся наилучших показателей. Кроме того, был отмечен существенный прогресс в использовании ремней безопасности: 95% в случае водителей, 92% – в случае пассажиров на переднем сиденье и 63% – в случае пассажиров на заднем сиденье. Эта презентация доступна по адресу <http://www.unecese.org/trans/roadsafe/wp12010.html>.

22. Делегат от Франции проинформировал Рабочую группу о событиях, которые произошли в самое последнее время в его стране после предыдущей сессии. По сравнению с 2008 годом в 2009 году наблюдалось определенное сокращение числа погибших на дорогах, хотя и очень слабое: -0,3% (менее 13 случаев со смертельным исходом). Работу по повышению безопасности дорожного движения необходимо укреплять. Тем не менее число жертв снизилось на 8%, а число раненых и госпитализированных – на 13%. В 2009 году на французских дорогах погибло 4 262 человека, среди которых есть, особенно в летнее время, иностранные водители, которые иногда не соблюдают правила дорожного движения, хотя в своей собственной стране они их соблюдают. Именно по этой причине необходимо, по меньшей мере в Европейском союзе, разработать законодательство, которое позволяло бы фиксировать нарушения, совершенные всеми водителями, с помощью различных контрольных устройств (в том числе автоматических камер, фиксирующих нарушение скорости) независимо от их номерных знаков – французских или иных.

23. Следует отметить, что на французских дорогах 28% случаев смерти приходится на мощные двухколесные транспортные средства, хотя они составляют всего лишь 2% от общего количества транспортных средств на дорогах. В этой



связи правительство Франции проводит широкие консультации со всеми заинтересованными сторонами во Франции, причастными к мотоциклетной отрасли.

24. В настоящее время Франция пересматривает систему получения водительского удостоверения с целью сделать ее менее длительной, менее дорогостоящей и более безопасной. В этой связи пересматриваются теоретические и практические экзамены. Их пересмотр будет завершен к концу первого полугодия 2010 года.

25. В начале 2010 года было принято решение сделать управление транспортным средством в присутствии сопровождающего лица более привлекательным для молодежи, и прежде всего дать возможность молодым людям воспользоваться преимуществами такой практики независимо от их профессионального и личного положения. Управление в присутствии сопровождающего лица до сих пор возможно с 16-летнего возраста, при этом у сопровождающего водителя должно быть водительское удостоверение, подтверждающее непрерывный стаж вождения в течение пяти лет. В этой связи была разработана форма "вождение под надзором": молодые люди в возрасте 18 лет, которые, например, не смогли сдать практический экзамен, могут воспользоваться этим конкретным вариантом обучения. Продолжительность вождения под надзором составляет не менее трех месяцев, а пройденное расстояние – 1 000 км. В том случае, когда молодые люди сдают практический экзамен второй раз, они уже обладают большим опытом и могут надеяться на сдачу экзамена. Еще одна форма вождения под надзором разработана для молодых людей, которые уже работают или находятся в условиях профессионального окружения. Сопровождающим водителем может быть инструктор, что позволяет этим молодым людям приобрести соответствующий опыт, прежде чем сдавать практический экзамен на получение водительского удостоверения.

26. Франция организует на совместной основе вместе с другими сторонами "День безопасности дорожного движения франкоязычного населения", который состоится 22 и 23 ноября 2010 года в Лионе (Франция), в ознаменование сороковой годовщины международной организации "Франкофония".

27. Делегат от Словакии сообщил о новом национальном законе о безопасности дорожного движения, которым вводятся более жесткие санкции и новые правила, например "нулевая терпимость" применительно к наркотикам, обязательное использование зимних шин, постоянное использование дневных ходовых огней, улучшение видимости пешеходов и велосипедистов (включая шлемы и светоотражающую одежду). Он также сообщил о том, что благодаря приоритетному вниманию вопросам повышения дорожной безопасности со стороны правительства в период с 2001 по 2009 год число случаев смерти на дорогах снизилось на 41%.

28. Делегат от Румынии сообщил, что несмотря на всеобщее ухудшение дорожной безопасности в течение последнего десятилетия, в 2009 году зарегистрировано небольшое снижение (на 10% в случае убитых и на 4% в случае раненых) по сравнению с 2008 годом.

29. Делегат от Португалии сообщила, что ее страна ратифицировала Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года 27 октября 2009 года. Эта Конвенция вступит в силу для Португалии 27 октября 2010 года. Португалия также намерена в ближайшем будущем ратифицировать Конвенцию о дорожном движении 1968 года.

30. Представитель ассоциации "Лазер-Европа" проинформирован WP.1 об итогах второго Всемирного кинофестиваля по тематике дорожного движения,

который состоялся в Маракеше 18–19 февраля 2010 года и был организован в сотрудничестве с правительством Марокко, и поблагодарил правительство этой страны за оказанную поддержку. В этом мероприятии участвовало около 30 стран, направивших свои фильмы и принявших участие в фестивале. Церемония вручения наград, которая проходила в присутствии Министра транспорта Марокко, собрала более 300 человек. Жюри под руководством Председателя WP.1 присудило 16 премий. Премия "Гран-при" была присуждена Франции за серию из шести фильмов. Фонд ФИА получил специальный приз фестиваля. Результаты фестиваля, включая фильмы, отмеченные наградами, доступны по адресу [www.roadsafetyfilm.com](http://www.roadsafetyfilm.com). Председатель WP.1 поблагодарил правительство Марокко за прекрасную организацию фестиваля, выразил удовлетворение по поводу ратификации им Венских конвенций и предложил ему принимать участие в предстоящих сессиях WP.1.

31. Представитель МСАТ сообщил, что для его организации и ее 180 ассоциаций-членов в 74 странах, расположенных на пяти континентах, безопасность дорожного движения всегда была, есть и будет одним из основных приоритетов. Фактически каждая авария, в которой действительно виновен профессиональный водитель, – это лишняя авария. В своих неустанных усилиях по повышению безопасности дорожного движения МСАТ взял на себя обязательства поддержать цели резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, а также программу Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы. МСАТ полностью поддерживает эту резолюцию, ее цели по расширению географического охвата и реализации запланированных проектов в области повышения безопасности дорожного движения. Президиум МСАТ выделил 2 млн. долл. США на осуществление соответствующих проектов в целях эффективного повышения безопасности на автомобильном транспорте, осуществляющем коммерческие перевозки, при условии, что это важное обязательство будет подкреплено на том же уровне партнерами, занимающимися проблематикой безопасности дорожного движения, и сообществом доноров. Это обязательство МСАТ полностью соответствует лозунгу МСАТ: "Работать сообща ради лучшего будущего". Фактически долг каждого человека – полностью выполнять день за днем свои обязательства по повышению безопасности дорожного движения. МСАТ открыт для своих партнеров из государственного и частного секторов в целях налаживания сотрудничества по реализации проектов по линии автотранспортной отрасли, которые позволят эффективно устранить основные причины дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств.

32. Представитель Фонда ФИА сообщила, что ее организация весьма удовлетворена итогами Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоялась в Москве, и тем фактом, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций провозгласила 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения во всем мире. Фонд ФИА гордится тем, что он выступил с призывом провозгласить Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения по линии своей информационно-пропагандистской кампании "Сделаем дороги безопасными" при неопределимой поддержке всемирного посла Инициативы "Сделаем дороги безопасными" – киноактрисы международного класса Мишель Йео. Совещание, состоявшееся 17 марта 2010 года в Лондоне, которое было организовано фондом ФИА и координировалось по линии Всемирного банка, позволило собрать вместе представителей ведущих мировых банков развития для обсуждения их стратегии на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Это совещание имело це-

лю разработать практические решения по реализации совместного заявления, которое они подписали в ноябре 2009 года и которое обязывает их включать компонент безопасности дорожного движения во все этапы планирования, проектирования, строительства, оценки, эксплуатации и технического содержания дорожной инфраструктуры.

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/2009/2, ECE/TRANS/WP.1/2010/1, ECE/TRANS/WP.1/2010/2, неофициальный документ № 3

33. Секретариат проинформировал Рабочую группу о письме, подписанном Исполнительным секретарем ЕЭК ООН, в котором он предложил странам, которые еще не сделали этого, стать полноправными договаривающимися сторонами конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

### **A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и техническими правилами в области транспортных средств**

34. Обсуждение этого вопроса было длительным, а высказанные мнения носили неоднозначный характер. Секретариат Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) проинформировал WP.1 о том, что, по мнению WP.29, "Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний", заключенное в Женеве 20 марта 1958 года (именуемое далее "Соглашение 1958 года") и Конвенция о дорожном движении 1968 года – это два независимых правовых инструмента, которые тем не менее должны соответствовать друг другу. В этой связи WP.29 решительно поддерживает включение в текст Конвенции соответствующего положения, касающегося общего признания. Это мнение было также поддержано рядом других делегаций, присутствовавших на совещании.

35. Делегация Германии изложила совместный немецко-французский подход, поддержанный рядом других делегаций, присутствовавших в зале заседаний, который противодействует автоматическому признанию юридической действительности технических правил. По их мнению, технические требования, содержащиеся в Правилах ЕЭК, должны разрабатываться с соблюдением общего принципа полного контроля со стороны водителя; в частности i) водитель должен иметь возможность контролировать транспортное средство, ii) водитель должен иметь возможность блокировать системы помощи водителю (СПВ) и iii) СПВ, которые невозможно заблокировать, приемлемы только в тех ситуациях, в которых водитель по объективным причинам не может справиться с управлением.

36. В этой связи выяснилось, что Рабочей группе необходимо провести тщательное обсуждение понятия "состояние полного контроля над транспортным средством" со всеми вытекающими отсюда вопросами: подконтрольность, бло-

кируемость, устройства, которые помогают водителю, устройства, которые включаются по команде водителя, и т.п.

37. Рабочая группа высказала мнение о том, что Конвенция о дорожном движении 1968 года представляет собой своего рода рамочный документ и содержит минимальные требования, которые должны соблюдаться, включая приложение 5 "Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов".

38. WP.1 решила адаптировать Конвенцию с целью отразить позитивное воздействие технического прогресса в соответствующих технических правилах. С учетом того, что наиболее существенный пробел с точки зрения обеспечения соответствия существует в приложении 5 к Конвенции, WP.1 решила изменить его путем обновления технических требований и включения общей оговорки следующего содержания:

"Транспортные средства, официально утвержденные по типу конструкции в соответствии с правилами, прилагаемыми к Соглашению 1958 года, включая поправки к этому Соглашению, вступившие в силу 16 октября 1995 года, считаются соответствующими цели настоящего приложения при условии, что эти правила не противоречат принципам Конвенции".

39. WP.1 решила создать небольшую (виртуальную) группу экспертов в составе представителей WP.1 и WP.29 для подготовки на совместной основе предложения по поправкам к Конвенции, подлежащие представлению на шестидесятой сессии WP.1. От WP.1 в состав этой небольшой группы войдут эксперты от Германии, Испании, Российской Федерации и Франции.

40. Для целей возможного разъяснения статей 8 и 13 Конвенции эта небольшая группа также определит системы помощи водителю (СПВ), которые оказывают помощь водителю, и системы, которые действует вместо водителя.

41. WP.1 предложила WP.29 i) назначить своих экспертов в состав этой небольшой группы и ii) подготовить перечень всех технических несоответствий между Конвенцией и техническими правилами, который послужит основой для внесения поправок в Конвенцию. Секретариат препроводит эти решения WP.29.

42. Делегация Российской Федерации предложила, и Рабочая группа согласилась, включить в повестку дня следующей сессии вопрос о включении в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1) наиболее эффективных видов практики взаимного признания международных сертификатов технического осмотра. Это способствовало бы обеспечению последовательности и соответствия всей системы в составе Конвенции о дорожном движении 1968 года, Соглашения 1958 года и Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров 1997 года.

## **В. Выдача и действительность международных водительских удостоверений (МВУ)**

43. Хотя этот вопрос обсуждался ранее, в том числе в рамках небольшой группы экспертов, тем не менее Рабочая группа также обстоятельно рассмотрела этот вопрос, однако не смогла найти какое-либо четкое решение, что обусловлено широким характером данной проблемы. В этой связи было приведено несколько примеров: большинство МВУ, выданных в соответствии с Конвенцией 1949 года, фальшивые, Договаривающиеся стороны Конвенции 1949 года

выдают МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года, хотя делать это они не имеют право, фальшивые МВУ можно легко купить по Интернету и т.п.

44. В этой связи был предложен ряд возможных решений: внести поправку с целью приведения Конвенции 1949 года в соответствие с Конвенцией 1968 года, предложить Договаривающимся сторонам Конвенции 1949 года сделать официальное заявление на предмет того, что они признают МВУ, выданные в соответствии с Конвенцией 1968 года, обратить внимание Договаривающихся сторон обеих Конвенций на тот факт, что они должны соблюдать свои обязательства, и предложить Договаривающимся сторонам Конвенции 1968 года признавать национальные водительские удостоверения.

45. Было также предложено существенно повысить уровень надежности МВУ; кроме того, даже пересмотренный вариант МВУ носит громоздкий характер, поэтому Рабочей группе следует еще раз провести работу с целью сделать его более простым и легким в использовании.

46. В заключение Рабочая группа просила секретариат направить письма с рекомендацией i) всем Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов привести их МВУ в соответствие с положениями Конвенции о дорожном движении 1968 года (сводный вариант); и с рекомендацией ii) в частности, Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 года, принимать и признавать международные водительские удостоверения, соответствующие образцу, предусмотренному Конвенцией о дорожном движении 1968 года (сводный вариант).

### **С. Многопрофильное исследование аварий: инструмент для повышения безопасности дорожного движения**

47. Участники обстоятельно рассмотрели предмет многопрофильного исследования аварий (МПИА) и обменялись информацией о том, проводят ли различные страны такие исследования, и если проводят, то каким образом.

48. На основе информации, полученной от большинства стран, представленных на сессии, были рассмотрены следующие основные аспекты, касающиеся:

а) цели исследования аварий: существует общее понимание того, что такие исследования должны иметь целью анализ аварий, изучение их причин и создание системы профилактических мер, но не установление общей/компенсационной ответственности;

б) обеспокоенности по поводу того, что МПИА будут в какой-то мере дублировать работу полиции, которая в большинстве стран является единственным органом, которому вменено в обязанность расследовать аварии. В этой связи было высказано общее мнение, что МПИА должны иметь целью не установление вины, а сбор веских аргументов для обоснования политики/стратегий в области повышения безопасности дорожного движения;

в) того факта, что практически во всех странах такие вопросы, как защита данных, доступ к медицинским данным, немедленный доступ к месту аварии, опрос свидетелей и обеспечение их юридической неприкосновенности и сотрудничество с полицией, - это те проблемы, которые еще не нашли своего решения;

d) того факта, что в некоторых странах забота о пострадавших включена в процедуры, имеющие отношение к аварии; большинство участников выразили мнение, что Рабочей группе этот вопрос рассматривать не следует.

49. С учетом презентации, сделанной делегатом от Норвегии в рамках пункта 3 повестки дня, Рабочая группа поддержала предложение делегата от Израиля предложить Норвегии или иной стране, добившейся успехов в многопрофильных исследованиях аварий, любезно согласиться на проведение у себя рабочего совещания/семинара по этому вопросу в целях передачи их опыта в области МПИА.

50. Рабочая группа просила правительства всех государств-членов направить в секретариат информацию о национальной практике многопрофильных исследований аварий и поручила секретариату свести эту информацию воедино в виде официального документа для его представления на рассмотрение шестидесятой сессии, в целях его возможного включения в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1).

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

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/2010/4

### **A. Мандат специальной группы экспертов по знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)**

51. Делегация Испании сделала презентацию по вопросу о том, каким образом можно было бы включить интеллектуальные транспортные системы (ИТС) и, в частности ЗИС, в сферу компетенции WP.1 и в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

52. В общем и целом участники высказались против мандата, который включал бы иные вопросы, помимо СИЗ, поскольку, по их мнению, это выйдет за рамки Конвенции. Проблема "устройств, которые заменяют людей, вместо того, чтобы помогать им", был поднят еще раз в качестве довода против такого всестороннего мандата, а также в качестве подкрепления того факта, что, по мнению целого ряда делегатов, WP.1 занимается только правовыми аспектами.

53. Рабочая группа утвердила мандат специальной группы экспертов по интеллектуальным транспортным системам, имеющим отношение к ее работе, и по знакам с изменяющимся сообщением следующего содержания: специальная группа сосредоточит внимание на разработке предложения по поправке к Конвенции по дорожным знакам и сигналам 1968 года в целях включения ЗИС в Конвенцию. После того, как эта первоначальная задача будет решена, этот мандат будет пересмотрен.

## **VIII. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (пункт 6 повестки дня)**

*Документация:* ECE/TRANS/WP.1/2010/5

## **A. Рассмотрение поправок к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах**

54. WP.1 решила включить в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (CP.2) два новых знака, предложенных Норвегией и Международной ассоциацией по использованию газа на транспортных средствах.

## **IX. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)**

55. Рабочая группа была проинформирована делегацией Украины и представителем GRSP по поводу инициативы Комитета Верховной рады (Парламента) Украины по вопросам законодательного обеспечения правоохранной деятельности об организации и проведении у себя межпарламентской встречи для соседних и некоторых европейских стран по вопросам эффективности законодательства в сфере безопасности дорожного движения в Киеве в октябре 2010 года.

56. Члены парламента Украины и соседних стран намерены обсудить и укрепить существующее законодательство и рассмотреть возможное новое законодательство в целях активизации усилий на национальном уровне по сокращению смертности и травматизма на дорогах. Они просят членов Рабочей группы по безопасности дорожного движения поддержать это мероприятие, приняв в нем участие и сделав презентацию по "эффективному законодательству и успешной практике" в отношении основных факторов риска (например, скорость, управление в состоянии алкогольного опьянения, использование ремней безопасности) и групп повышенного риска (например, пешеходы, молодые водители), а также безопасной инфраструктуры.

57. Рабочая группа рассмотрела приглашение Председателя Рабочей группы по безопасности дорожного движения (SC.1) развивать взаимодействие между этими двумя органами. Заслушав различные доводы за и против, WP.1 одобрила организацию совместной сессии с SC.1 29 сентября 2010 года в целях определения областей, представляющих общий интерес, в которых можно было бы развивать дальнейшее сотрудничество. Некоторые из предложенных возможных пунктов повестки дня включают: безопасность дорожного движения в туннелях, введение в действие цифрового тахографа, безопасность инфраструктуры, управление парком автотранспортных средств и обучение профессиональных водителей, систему "зеленой карточки" и коллективную безопасность. Было также предложено пригласить для участия в этом мероприятии крупные транспортные компании и страховщиков для выступления по выбранной тематике.

## **X. Сроки проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)**

58. Шестидесятая сессия WP.1, которая совпадает по срокам с 60-й годовщиной деятельности системы Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, состоится в Женеве 27-30 сентября 2010 года.

59. Участникам, желающим представить документы и/или предложения для шестидесятой сессии, предлагается сделать это не позднее 20 июня 2010 года, с тем чтобы дать секретариату достаточное время для обработки документов.

60. Секретариату было поручено подготовить письмо и представить его на подпись Исполнительному секретарю ЕЭК ООН, в котором правительствам государств - членов WP.1 будет предложено внести вклад в проведение этого знакового события в виде идей, взносов натурой или финансовых средств. Рабочая группа поручила также секретариату выяснить и проинформировать их о том, что могут получить организаторы в обмен на их вклад: признание, использование логотипа ЕЭК ООН и т.д.

## **XI. Утверждение решений (пункт 9 повестки дня)**

61. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, на основании которых секретариат разработает проект доклада о работе совещания.

---