

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

КОМИТЕТ ПО
ВНУТРЕННЕМУ
ТРАНСПОРТУ



СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

Нью-Йорк и Женева, 2010 год

Примечание

Настоящее издание, состоящее, из переработанного текста Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1) , было подготовлено с информационной целью и в качестве ссылки.

Оно не является юридическим документом и не имеет целью заменить официальный текст Резолюции,, утвержденный Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1).

ECE/TRANS/211

ПРЕДИСЛОВИЕ

Мы все знакомы с ужасающими цифрами смертности и травматизма вследствие дорожно-транспортных происшествий: 1,3 млн. человек умирают и более 50 миллионов получают травмы на дорогах ежегодно. Если посмотреть на эти цифры с другой точки зрения, то можно сказать, что, если не остановить эту отрицательную тенденцию безопасности дорожного движения, автомобилизация унесёт в три раза больше жизней в последующие 60 лет, чем войны с момента окончания Второй мировой войны. С этим нельзя мириться!

Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и её страны-члены на протяжении ряда лет уделяли немало усилий для разработки и постоянного обновления международной правовой системы безопасности дорожного движения в целях содействия внедрению правовых инструментов и способствованию обмену передовым опытом, в основном, посредством Форума по безопасности дорожного движения, т.е. Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1).

Настоящий документ представляет собой полный пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1), последний вариант которой от 6 января 1998 года издан под обозначением TRANS/SC.1/294/Rev.5. Этот новый вариант является результатом коллективного труда, выполненного Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

Цель настоящей резолюции дополнить Конвенцию о дорожном движении 1968 года и Европейское соглашение 1971 года по вопросам, которые либо не рассматриваются в них, либо затронуты только вскользь, а также внести некоторые положения путем отражения наилучших видов практики в области безопасности дорожного движения.

Цель, которую ставила перед собой WP.1, заключалась в создании справочного средства, оформленного в виде руководящих указаний, которые следует осуществлять странам на добровольной основе с целью повышения безопасности дорожного движения с одной стороны, и обеспечения более полного согласования правил на международном уровне с другой.

Резолюция позволяет обеспечить повсеместно более единообразное поведение участников дорожного движения. В этом смысле WP.1 рассматривает данный документ в качестве своего рода вклада ЕЭК ООН в дело повышения безопасности дорожного движения в мире совместно с международными партнерами, и принятия мер в порядке достижения целей, установленных Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в своих резолюциях 60/5 от 26 октября 2005 года и 62/244 от 31 марта 2008 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

Надеемся, что правительства будут широко применять нормативно-правовую базу и рекомендации, содержащиеся в настоящей Сводной резолюции.

Эва Молнар

Директор Отдела транспорта
Европейская Экономическая Комиссия
Организации Объединенных Наций

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Деятельность Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) возможна только благодаря методичной и упорной работе ее участников.

WP.1 хотела бы выразить признательность многочисленным экспертам как самой Рабочей группы, так и небольшим группам, созданным для помощи в составлении Резолюции. Она также хотела бы выразить свою признательность секретариату Отдела транспорта ЕЭК ООН за оказанную поддержку и активное участие в этой работе.

Рабочая группа хотела бы, в особенности, отдать должное памяти г-на Бернара Периссе, Швейцария, горячего сторонника безопасности дорожного движения и Председателя WP.1 в течение шести лет, который скоропостижно скончался 16 октября 2005 года. Во время своего пребывания на посту председателя он не только начал, наряду с другими процессами, пересмотр этой Резолюции, принял активное участие в редакционной работе, но сыграл также решающую роль в развитии деятельности Рабочей группы и повышения ее авторитета во всем мире.

WP.1 также хотела бы поблагодарить г-на Александра Якимова, Российская Федерация, который стал преемником г-на Бернара Периссе в качестве Председателя, за его эффективность и компетентность в вопросе продолжения и завершения процесса пересмотра.



СОДЕРЖАНИЕ

	СТР.
ПРЕДИСЛОВИЕ	iii
ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ	v
ВВЕДЕНИЕ	vii
РЕЗОЛЮЦИЯ	1
ЧАСТЬ I. УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	11
Глава 1 Общие правила поведения в условиях	12
1.1 Скорость	12
1.1.1 Контекст	12
1.1.1.1 Некоторые данные о воздействии скорости	12
1.1.1.2 Факторы, влияющие на выбор скорости	13
1.1.1.2.1 Внешние факторы	13
1.1.1.2.2 Факторы, имеющие отношение к водителю	14
1.1.2 Рекомендации	15
1.1.2.1 На нормативном уровне	15
1.1.2.2 На уровне проектирования инфраструктуры	15
1.1.2.3 На уровне контроля и штрафных санкций:	16
1.2 Управление транспортными средствами	16
1.2.1 Контекст	16
1.2.2 Рекомендации	17
1.2.2.1 Законодательство	17
1.2.2.2 Контроль за соблюдением правил	18
1.2.2.3 Информирование общественности и воспитательные меры	19
1.2.2.4 Программы	19
1.2.2.5 Медицинское обследование и реабилитация	19
1.2.2.6 Исследования и данные	20
1.2.2.7 Партнерские отношения	20
1.3 Вождение под воздействием веществ (за исключением алкоголя), которые негативно влияют на способность управлять транспортным средством	20
1.3.1 Контекст	20
1.3.2 Рекомендации	21
1.3.2.1 Политика	21
1.3.2.2 Законодательство	21
1.3.2.3 Обучение и воспитание	22
1.3.2.4 Информация участников дорожного движения/повышение осведомленности	22
1.3.2.5 Контроль за соблюдением правил	22
1.4 Ремни безопасности и детские удерживающие системы	23
1.4.1 Контекст	23
1.4.2 Рекомендации	24
1.4.2.1 Управление программой	24
1.4.2.2 Данные	24
1.4.2.3 Законодательство	25
1.4.2.4 Контроль за соблюдением правил	26
1.4.2.5 Обучение и информирование общественности	26
1.4.2.6 Мониторинг и оценка	27
1.5 Использование мобильного телефона	27
1.5.1 Контекст	27
1.5.2 Рекомендации	28

1.5.2.1	При движении транспортного средства	28
1.5.2.2	Облегчение поиска в случае дорожно-транспортного происшествия	28
1.6	Управление транспортным средством в темное время суток	28
1.6.1	Контекст	28
1.6.2	Рекомендации	29
1.7	Использование огней в дневное время	29
1.7.1	Контекст	29
1.7.2	Рекомендации	31
1.8	Движение в туннелях	31
1.8.1	Контекст	31
1.8.2	Рекомендации	31
1.8.2.1	Особые правила, подлежащие соблюдению	31
1.8.2.2	Правила поведения в конкретных ситуациях	32
1.9	Безопасность на железнодорожных переездах	33
1.9.1	Контекст	33
1.9.2	Рекомендации	33
1.9.2.1	Правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при пересечении его	34
1.9.2.2	Повышение информированности пользователей дороги	34
1.9.2.3	Инфраструктура и оборудование	35
Глава 2 Методы оказания воздействия на поведение на дороге		36
2.1	Обучение участников дорожного движения	37
2.1.1	Профессиональное обучение вождению автомобиля	37
2.1.1.1	Водительское удостоверение	37
2.1.1.1.1	Водительские удостоверения и Конвенция о дорожном движении 1968 года	37
2.1.1.1.2	Водительские удостоверения и движение в туннелях	38
2.1.1.2	Общие принципы профессионального обучения	38
2.1.1.3	Инструкторы	39
2.1.1.4	Транспортные средства, используемые для обучения	39
2.1.1.5	Обучение	39
2.1.1.6	Обучение вождению тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов	40
2.1.1.7	Контроль	40
2.1.2	Обучение методам оказания первой помощи (3.2)	40
2.1.3	Обучение детей безопасному поведению на дорогах	40
2.2	Повышение уровня информированности/связь с общественностью	41
2.2.1	Контекст	41
2.2.2	Рекомендации, касающиеся стратегий связи с общественностью	42
2.2.3	Особые рекомендации, касающиеся безопасности в туннелях	42
2.3	Информация для участников	43
2.3.1	Информация для участников международного дорожного движения	43
2.3.1.1	Контекст	43
2.3.1.2	Рекомендации	43
2.3.2	Информация, касающаяся состояния дорог и дорожного движения	44
2.3.2.1	Контекст	44
2.3.2.2	Рекомендации	44
2.3.3	Рекомендация, касающаяся предупреждения водителей транспортных средств о вредном воздействии некоторых лекарственных препаратов, прием которых отрицательно сказывается на способности управлять транспортным средством	44
2.4	Проверки и штрафные санкции	45
2.4.1	Контекст	45
2.4.1.1	Роль проверок	45
2.4.1.2	Политика контроля на дорогах	45

2.4.1.3	Роль санкций и другие меры принудительного характера	46
2.4.1.4	Технические средства, помогающие водителям соблюдать правила	46
2.4.2	Рекомендации	47
2.4.2.1	Меры, подлежащие принятию	47
2.4.2.2	В отношении санкций	48
2.4.2.3	Меры, касающиеся водителей	48
2.5	Обязательное страхование гражданской ответственности в отношении транспортных средств	48
2.5.1	Контекст	48
2.5.2	Рекомендации	49
Глава 3 Пешеходы и лица с ограниченными возможностями		50
3.1	Контекст	50
3.2	Общие рекомендации	50
3.2.1	Исследования и статистика в области безопасности пешеходов	50
3.2.2	Роль государственных органов	50
3.2.3	Просветительная работа и кампании, направленные на повышение безопасности пешеходов	51
3.3	Рекомендации, касающиеся перемещения лиц с ограниченной мобильностью	51
3.4	Рекомендации, касающиеся безопасности престарелых лиц	52
Глава 4 Безопасность детей на пути в школу и из школы, а также в ходе их перевозки		53
4.1	Контекст	53
4.2	Рекомендации, касающиеся безопасности детей на пути в школу	54
4.2.1	Роль органов власти	54
4.2.2	Роль родителей и администраций школ	54
4.2.3	Рекомендации, касающиеся коллективной перевозки детей	55
ЧАСТЬ II. ПРАВИЛА В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ		57
Глава 5 Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования		58
5.1	Технический осмотр транспортных средств	58
5.1.1	Контекст	58
5.1.2	Рекомендации	59
5.2	Методы погрузки и закрепления груза	59
5.3	Оборудование, которое может требоваться на борту транспортных средств	59
5.3.1	Использование устройств безопасности в случае остановки транспортного средства на проезжей части	59
5.3.1.1	Предупреждающий треугольник	59
5.3.1.2	Жилет(-ы) безопасности	69
5.3.2	Медицинская аптечка	61
5.3.2.1	Общие рекомендации	61
5.3.2.2	Рекомендации, касающиеся футляра и содержимого	61
5.3.3	Огнетушители	63
5.3.4	Другие устройства безопасности	63
5.4	Регистрация транспортных средств	63
5.4.1	Временная регистрация	63
5.4.2	Свидетельство о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств	64
Глава 6 Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам		65
6.1	Велосипеды	66
6.1.1	Контекст	66
6.1.2	Рекомендации	66

6.1.2.1	Правила, касающиеся использования велосипедов	66
6.1.2.1.1	Видимость велосипедов в ночное время	66
6.1.2.1.2	Обозначение прицепов, буксируемых велосипедами	66
6.1.2.1.3	Особые правила	66
6.1.2.2	Информационно-просветительные кампании и проверки	66
6.1.2.3	Инфраструктура для велосипедов	67
6.2	Двухколесные транспортные средства с двигателем	67
6.2.1	Контекст	67
6.2.2	Общие рекомендации	67
6.2.2.1	Водительские удостоверения и выдача разрешений на управление мопедами и мотоциклами	67
6.2.2.2	Обучение водителей	68
6.2.2.3	Защитное снаряжение	68
6.2.2.4	Кампании по безопасности дорожного движения	69
6.2.2.5	Правоприменение	69
6.2.2.6	Прицепы	69
6.2.2.7	Инфраструктура	69
6.2.3	Рекомендации, касающиеся мопедов	70
6.2.3.1	Технические аспекты	70
6.2.3.2	Управление мопедами	70
6.2.4	Рекомендации, касающиеся мотоциклов	70
6.2.4.1	Технические аспекты	70
6.2.4.2	Управление мотоциклами	71
Глава 7 Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств		72
7.1	Пассажирские транспортные средства общего пользования	72
7.1.1	Контекст	72
7.1.2	Рекомендации	73
7.1.2.1	Обозначение автобусов городского и междугородного типа	73
7.1.2.2	Обозначение школьных автобусов городского и междугородного типа	73
7.1.2.3	Требования, предъявляемые к профессиональной подготовке водителей пассажирских транспортных средств	74
7.1.2.4	Дополнительные рекомендации	74
7.2	Определенные категории транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов	75
7.2.1	Контекст	75
7.2.2	Рекомендации	75
7.2.2.1	Транспортные средства большой длины и грузоподъемности	75
7.2.2.2	Тихоходные транспортные средства	75
7.2.2.3	Специальные автомобильные перевозки	76
7.2.2.4	Транспортные средства, перевозящие опасные грузы	77
ЧАСТЬ III. ИНФРАСТРУКТУРА И БЕЗОПАСНОСТЬ		79
Глава 8 Меры и оборудование, призванные обеспечить безопасность пешеходов		80
8.1	Рекомендации, касающиеся средств обслуживания пешеходов	81
8.1.1	Тротуары и пешеходные дорожки	81
8.1.2	Пешеходные переходы	81
8.1.2.1	Общие принципы	81
8.1.2.2	Обзор на пешеходных переходах	81
8.1.2.3	Оборудование пешеходных переходов	81
8.1.3	Подземные переходы и пешеходные мосты	82
8.1.4	Пешеходные зоны	82
8.1.5	Зоны с ограниченной скоростью движения	82
8.1.5.1	Зоны с ограничением скорости движения 30 км/час	82
8.1.5.2	Жилые зоны	83
8.1.6	Территории, прилегающие к школам	83

8.1.7	Пешеходная инфраструктура в сельских районах	83
8.1.8	Указатели направлений и информационно-указательные знаки для пешеходов	83
8.1.9	Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя	83
8.1.10	Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов	83
8.1.11	Текущее содержание тротуаров	83
8.2	Рекомендации, касающиеся использования на участках с односторонним движением полос, зарезервированных для движения автобусов в противоположном направлении	84
8.3	Рекомендации, касающиеся безопасности на остановках трамвая	84
Глава 9 Оборудование для обеспечения безопасности детей на пути в школу и из школы и вблизи школ		85
9.1	Рекомендации, касающиеся окружающих условий вблизи школ и расположения школ	86
9.2	Рекомендации, касающиеся остановок рейсовых и школьных автобусов	86
Глава 10 Уличное оборудование, предназначенное для облегчения передвижения лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц		87
10.1	Контекст	87
10.2	Рекомендации	88
10.2.1	Перемещение лиц с ограниченной мобильностью	88
10.2.2	Перемещение престарелых лиц	88
Глава 11 Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств		89
11.1	Велосипеды	90
11.1.1	Общие рекомендации	90
11.1.2	Вне населенных пунктов	90
11.1.3	В населенных пунктах	90
11.1.4	Особые меры на перекрестках	91
11.2	Рекомендации, касающиеся двухколесных транспортных средств с мотором	91
11.2.1	Общие рекомендации	91
11.2.2	Рекомендации, касающиеся мопедов	92
11.2.3	Рекомендации, касающиеся мотоциклов	92
Глава 12 Специальные объекты инфраструктуры и оборудование		93
12.1	Охрана дорог от пересечения их дикими животными	93
12.2	Высота проезда под искусственными сооружениями	93
12.3	Туннели	94
12.3.1	Контекст	94
12.3.2	Рекомендации	94
ЧАСТЬ IV. ДРУГИЕ МЕРЫ, ВОЗДЕЙСТВУЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ		95
Глава 13 Оказание помощи жертвам		96
13.1	Контекст	96
13.2	Рекомендации	96
13.2.1	Оперативное оповещение	96
13.2.2	Обеспечение безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия	97
13.2.3	Первая помощь	97
13.2.4	Экстренная медицинская помощь	97

Глава 14	Безопасность в зоне дорожных работ или аварии/дорожно-транспортного происшествия	98
14.1	Контекст	98
14.2	Рекомендации, касающиеся безопасности участников дорожного движения	98
14.3	Рекомендации, касающиеся безопасности дорожных рабочих	100
14.4	Рекомендации, касающиеся информационно-разъяснительных мер	100
Глава 15	Реклама и безопасность дорожного движения	101
15.1	Контекст	101
15.2	Рекомендации, касающиеся рекламных сообщений	101
15.3	Рекомендации, касающиеся рекламы в окружающем дорогу пространстве	102
15.3.1	Рекомендации общего характера	102
15.3.2	Конкретные рекомендации	102
15.3.2.1	Содержание рекламных сообщений	102
15.3.2.2	Световая реклама	102
15.3.2.3	Размещение рекламоносителей	103
15.3.2.4	Размеры рекламных щитов	103
15.3.2.5	Контроль и санкции	103
Глава 16	Локальные ограничения в дорожном движении	104
16.1	Контекст	104
16.2	Рекомендации	105
16.2.1	Общие рекомендации	105
16.2.2	Ограничение скорости	105
16.2.3	Запрещение обгона	105
16.2.4	Запрещение остановки и стоянки	106
ПРИЛОЖЕНИЯ		
Приложение I	ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ - ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ	107
Приложение II	ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО ПО МЕТОДАМ ПОГРУЗКИ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ГРУЗОВ	123
Приложение III	МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОЖДЕНИЮ - ИНСТРУКТОРЫ ВОЖДЕНИЯ	127
Приложение IV	МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОЖДЕНИЮ - ОБЪЕМ ОБУЧЕНИЯ	129
Приложение V	РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ МЕТОДОВ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ	132
Приложение VI	ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ КАТЕГОРИЙ СЕ, DE И ПОДКАТЕГОРИЙ С1Е И D1Е- ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ	147
Приложение VII	ОБУЧЕНИЕ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ	155

ВВЕДЕНИЕ

I. ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ - КРИЗИС НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

Дорожно-транспортные происшествия представляют собой глобальную проблему, затрагивающую все слои общества. Ежегодно в мире на дорогах погибает почти миллион двести тысяч человек, более половины из которых составляют люди в возрасте от 15 до 44 лет. Что же касается числа травмированных, то оно приближается к 50 миллионам. К этому необходимо также добавить всякого рода страдания, которые приходится переносить жертвам и их семьям, не говоря уже об огромных экономических издержках в результате таких дорожно-транспортных происшествий, которые, по оценкам, составляют несколько сотен миллиардов долл. США в год. Прогнозируют, что это серьезная проблема, связанная со здоровьем людей будет катастрофически расти по мере того, как будет возрастать моторизация в странах со средними и низким доходами.

Вставка 1: Дорожно-транспортные происшествия: возрастающий глобальный кризис

Прогнозы показывают, что без существенных усовершенствований в сфере управления и регулирования дорожной безопасности:

К 2015 году ДТП станут основной причиной сокращения продолжительности здоровой жизни для детей в возрасте от 5 до 14 лет;

К 2020 году количество смертей, наступивших вследствие ДТП, достигнет 80%;

К 2030 году ДТП со смертельным исходом станут:

- четвертой основной причиной сокращения продолжительности здоровой жизни для населения в целом;
- второй основной причиной сокращения продолжительности здоровой жизни для мужчин.¹

Источник: ¹⁻²



¹ Mathers C., Loncar D. (2005). *Updated projections of global mortality and burden of disease, 2002 - 2030: data sources, methods, and results. Evidence and Information for Policy Working Paper, World Health Organization, Geneva.*

² Kopits E., Cropper M. (2003). *Traffic Fatalities and Economic Growth. 2003. Policy Research Working Paper Number 3035. The World Bank, Washington, DC.*

Именно поэтому все заинтересованные стороны должны мобилизовать свои усилия, так как кризис безопасности дорожного движения является многоаспектной проблемой, требующей политического лидерства, систематического отклика, хорошо скоординированных действий и сотрудничества со стороны государства, бизнеса и гражданского общества на всех уровнях для достижения результатов. Нужно сделать все возможное, чтобы прекратить массовую гибель людей на дорогах, поскольку дорожно-транспортные происшествия не являются фатальной неизбежностью.

II. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ЗАДАЧА, КОТОРАЯ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ ПРИКОВЫВАЕТ ВНИМАНИЕ ЕЭК ООН

Начиная с 1947 года ЕЭК ООН отводит важное место решению проблемы безопасности дорожного движения, в частности, в рамках Рабочей группы по безопасности дорожного движения WP.1. Так, например, под ее эгидой были разработаны несколько международно-правовых актов в данной области, а именно Конвенция 1949 года о дорожном движении и относящийся к этой Конвенции Протокол о дорожных знаках и сигналах, за которыми последовали две Конвенции 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, соответственно, а также дополняющие их Европейские соглашения 1971 года. Эти правовые акты в целом, и Конвенции 1968 года в частности, являются важными базовыми документами не только для согласования на международном уровне правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов и правил поведения на дороге, но также для разработки национальных правил дорожного движения. Кроме того, в резолюции 60/5 от 26 октября 2005 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала государства-члены присоединиться к этим Конвенциям для обеспечения высокого уровня безопасности дорожного движения в своих странах.

Помимо этих правовых актов, WP.1 приняла две сводных резолюции, в том числе Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1) и Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (CP.2), которые дополняют Конвенции 1968 года и дополняющие их Европейские соглашения 1971 года. Эти резолюции, не имея обязательной юридической силы конвенций, содержат множество подробных сведений и представляют собой перечень мер и практики, которые государства призваны осуществлять на добровольной основе.

Кроме того, WP.1 была инициатором проведения недель безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК; с 1990 года было организовано четыре таких недели. Она также была инициатором первой Всемирной недели безопасности дорожного движения, которая прошла 23 -29 апреля 2007 года.

III. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОСОЗНАНИЕ ПРОБЛЕМЫ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ

Осознавая все возрастающие масштабы проблемы безопасности дорожного движения во всем мире, самые высокие инстанции в системе Организации Объединенных Наций мобилизовали свои силы, с тем чтобы предпринять совместные усилия для решения глобального кризиса безопасности дорожного движения.

Так, по инициативе Султаната Оман Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в 2003 году впервые рассмотрела этот вопрос, приняв две резолюции: 57/309 от 22 мая 2003 года и 58/9 от 5 ноября 2003 года, в результате чего был подготовлен доклад A/58/228 Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по этому вопросу.

Со своей стороны совместно с Всемирным банком ВОЗ опубликовала по случаю Всемирного дня здоровья, посвященного безопасности дорожного движения (7 апреля 2004 года), доклад под названием «Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», в котором подчеркивается настоятельная необходимость активизировать усилия правительств и других ключевых участников в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Стоит также отметить, что политическое руководство использовало этот доклад ВОЗ и мероприятия, организованные в ходе Всемирного дня здоровья, для принятия двух новых

важных резолюций по безопасности дорожного движения. Так, 14 апреля 2004 года в ходе внеочередного пленарного заседания, призванного на более высоком уровне осознать масштабы проблемы травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла третью резолюцию (58/289) под названием «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», в которой Всемирной организации здравоохранения предлагается, действуя в сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения. Также, что касается ВОЗ, проблема безопасности дорожного движения привлекла особое внимание, выразившееся в принятии, во время Всемирной ассамблеи здравоохранения в мае 2004 года, первой резолюции по безопасности дорожного движения за 30 лет (резолюция WHA 57.10 под названием «Дорожная безопасность и здоровье»).

В 2005 году Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в рамках осуществления последующих мер в контексте своих резолюций вновь рассмотрела вопрос о безопасности дорожного движения, приняв в соответствии с докладом Генерального секретаря (A/60/181) четвертую резолюцию (60/5 от 26 октября 2005 года), в которой она, в частности, с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в области безопасности дорожного движения по всему миру, а также инициативы, реализуемые соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и их международными партнерами в этой области.

Совсем недавно, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций обратилась к вопросу в резолюции 62/244 по «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», принятой 31 марта 2008 года, где, среди прочего, отдала должное региональным комиссиям Организации Объединенных Наций и их вспомогательным органам за активизацию их деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и призывы проводить более активную политику для обеспечения безопасности дорожного движения и признала в этой связи неизменную приверженность Европейской экономической комиссии глобальным действиям по разработке связанных с безопасностью глобальных технических положений, касающихся транспортных средств, и поправок к Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

IV. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРИОРИТЕТ

Являясь областью, относящейся прежде всего к ответственности местных, муниципальных и национальных органов власти, проблема безопасности дорожного движения все еще не получила достаточного внимания. В частности, это касается ряда развивающихся стран и стран с переходной экономикой, в которых моторизация развивается стремительно и, в которых необходимо привезти под контроль резко обострившиеся вопросы безопасности дорожного движения. Исследования и опыт показывают, что многое предстоит сделать для снижения уровня смертности и серьезного травматизма в дорожно-транспортных происшествиях, которая была сокращена на целых 50% во многих странах с высоким уровнем дохода, где был создан существенный потенциал для управления безопасностью дорожного движения.

Успех в управлении результатами безопасности на дорогах требует систематических и планируемых мер реагирования и укрепления всей системы управления безопасностью дорожного движения. Как показано в таблице ниже, рядом международных организаций безопасность дорожного движения рассматривается, как производственный процесс, где институциональные функции управления, выступают двигателем, обеспечивающим, осуществление ряда эффективных общесистемных мероприятий по достижению результатов, обозначенных, как долгосрочные цели и, как временные количественные показатели.

Рисунок 1: Система управления дорожной безопасностью



Источник: *Global Road Safety Facility World Bank, 2009*³

Для обеспечения успеха в борьбе за безопасность дорожного движения необходимо, чтобы все правительства приняли систему и политику по управлению безопасностью дорожного движения, которая охватывала бы все ее элементы и связи. Ключевые аспекты изложены во вставке 2. Как показано в вставке 3, существовавшие на ранних этапах подходы к управлению безопасностью дорожного движения не будут эффективными.

³ Bliss T and J Breen, *Implementing the Recommendations of The World Report on Road Traffic Injury Prevention Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects, Global Road Safety Facility, World Bank, Washington, (2009).*

Вставка 2: Основные элементы политики безопасности дорожного движения:

- a) твердая политическая воля для обеспечения того, чтобы проблема безопасности дорожного движения приобрела национальное значение;
- b) учреждение государственного агентства/департамента по вопросам безопасности дорожного движения, которое будет координировать деятельность от имени правительства, в соответствии с рекомендациями Всемирного доклада;
- c) пересмотр на высшем уровне существующего положения дел в области безопасности дорожного движения и эффективности руководства;
- d) создание или дальнейшее развитие базовых институциональных, юридических и финансовых условий, необходимых для определения или развития политики безопасности дорожного движения и системы управления дорожной безопасностью;
- e) вовлечение, с учетом ответственности и компетенции каждого, всех ключевых участников на национальном и местном уровне, депутатов, частных компаний, представителей промышленности, специалистов в области здравоохранения и в других сферах, а также создание эффективной координационной иерархии;
- f) выявление проблем в результате серьезного анализа и интерпретации убедительных данных и потенциала для достижения результатов в сфере дорожной безопасности;
- g) определение реалистичных, но в то же время далеко идущих количественных целей;
- h) разработка национальной стратегии и плана действий:
- i) стратегия и план действий должны быть направлены на предупреждение аварий с летальным исходом или нанесением серьезного ущерба здоровью, а также на уменьшение тяжести и последствий такого ущерба. При этом необходимо учитывать различные составляющие безопасности дорожного движения: человеческого фактора, транспортного средства, инфраструктуры и методов оказания первой помощи. Несмотря на то, что человеческие ошибки являются основной причиной ДТП, из этого не следует делать вывод о том, что все усилия по предупреждению ДТП должны быть сконцентрированы исключительно на способах непосредственного воздействия человека (например, на организации учебных курсов, проведении информационных кампаний, регламентирующих мерах, контроле, санкциях). На поведение можно также оказывать влияние косвенными методами (например, за счет изменения трассы маршрута или окружающих условий, улучшения эргономических характеристик транспортных средств). Размер ущерба здоровью также может быть минимизирован за счет противоаварийной защиты транспортных и дорожных средств, в то время как последствия телесных повреждений могут быть минимизированы за счет оказания эффективной медицинской помощи.
- j) интеграция вопросов безопасности дорожного движения в политику мобильности, доступности, охраны здоровья и окружающей среды;
- k) сравнение коэффициента эффективности затрат различных конкретных мер, направленных на предупреждение ДТП и снижения тяжести их последствий;
- l) пересмотр, принятие необходимых законодательных мер и обеспечение их соблюдения (разработка стратегий и базовых компетенций), обеспечение устойчивого финансирования, продвижение, обмен знаниями и внедрение надлежащих методов контроля и оценки проводимых мероприятий.

Вставка 3: Эволюция приоритетов в отношении результатов

Как отмечено во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (ВОЗ, 2004) и в докладе о транспорте Всемирного банка (Bliss, 2004), налицо прогрессивные изменения в отношении к безопасности дорожного движения и практическом подходе в странах с высоким уровнем доходов. С 1050-х годов насчитывается четыре основных этапа развития с усложняющимися целями.

Этап 1 – Акцент на роль водителя. В 1950-е и 1960-е годы система управления в сфере безопасности дорожного движения представляла собой, в основном, рассредоточенные, несоординированные и недостаточно финансируемые институциональные единицы, выполняющие ограниченные функции (Koonstra et al., 2002). Политика в сфере безопасности дорожного движения уделяла особое внимание функциям водителя путем установления юридических правил и наказаний, поддерживаемых информационными мерами, в расчете на соответствующие изменения в поведении водителей. Главным аргументом такого подхода было то, что, поскольку человеческие ошибки являются основным источником ДТП, наиболее действенным способом будет являться обучение и специальная подготовка пользователей. Возложение бремени ответственности на жертв ДТП являлось основным препятствием для соответствующих органов полностью принять на себя ответственность за безопасность дорожно-транспортной системы (Rumar, 1999).

Этап 2 – Акцент на общесистемные мероприятия. В 1970-е и 1980-е годы предыдущий подход обусловил появление стратегий, признающих необходимость системного подхода к мероприятиям. Американский эпидемиолог Д-р Уильям Хэддон (Dr. William Haddon) разработал системный подход к проблеме безопасности дорожного движения, в основу которого была положена модель болезни, включающий в себя инфраструктуру, автодорожные средства и участников дорожного движения на различных стадиях – до аварии, в момент и после аварии (Haddon, 1968). Центральным элементом такого подхода являлся акцент на эффективном управлении обменом кинетической энергией в момент аварии с причинением телесных повреждений для доказательства того, что порог предельной устойчивости человека не исчерпан. Фокус политики расширился и переместил акцент с роли водителя до момента аварии с целью включения защиты в момент аварии (автомобиля и обочин) и помощи после аварии. Таким образом, общесистемный подход включил в себя мероприятия и комплексное взаимодействие факторов, которые влияют на последствия телесных повреждений. Такой подход закрепил существенный сдвиг в системе безопасности дорожного движения, продолжавшийся несколько десятилетий. Несмотря на это, акцент внимания остался на уровне систематических мероприятий и не затронул напрямую функции институционального управления, занимающиеся такими мероприятиями, или ожидаемые от них результаты.

Этап 3 – Сосредоточение (Фокус) на общесистемных мероприятиях, целенаправленных результатах и руководящей роли государственных институтов. К началу 90-х годов страны с хорошей практикой, использовали сфокусированные планы действий с указанием результатов, выраженных в цифровом отношении, достижение которых базировалось на широком комплексе общесистемных мероприятий, основанных на наблюдении и оценке. В результате постоянного наблюдения было установлено, что увеличивающееся количество транспортных средств не обязательно должно приводить к увеличению уровня смертности, а может быть даже уменьшиться, посредством постоянного и распланированного инвестирования в улучшение качества транспортной сети. На пример, Объединенное Королевство уменьшило вдвое уровень смертности (один случай на 100 000 населения) с 1972 по 1999 гг., несмотря на увеличение вдвое моторизованных транспортных средств. Также основные организационно-управленческие функции стали более эффективными. Были определены организационные роли государственных структур, основаны межправительственные процессы координации, механизмы. Процедуры финансирования и распределения ресурсов стали более соотноситься с требуемыми результатами. События в Австралийской юрисдикции (например, Виктория и Новая Зеландия) далее расширили институционально-управленческие функции, направленные на конкретные результаты: координацию в различных секторах, партнерстве научно-образовательных структур и механизмов финансирования (WHO, 2004; Bliss, 2004; Wegman et al., 2006; Trinca et al., 1988). Были расширены механизмы подотчетности за счет использования целевых вертикалей, соединяя институциональную отдачу с промежуточными и конечными результатами в целях координации и интеграции многосекторальной деятельности. Этот этап заложил основу современной лучшей практики и отражает состояние развития во многих странах, показывающих, на сегодняшний день, высокий результат.

Этап 4 – Сосредоточение на общесистемных мероприятиях, долгосрочной ликвидации смертей и серьезных травм, а также общую ответственность. К концу 1990-х годов, двумя из самых результативных стран было установлено, что повышение результативности в соответствии с уже поставленными наиболее амбициозными целями, потребует переосмысления мероприятий и институциональных механизмов. Стратегии, обозначенные в голландском документе Sustainable Safety (Wegman et al., 1997 and 2008) и шведской программе Vision Zero (Tingvall, 1995; Committee of inquiry into road traffic responsibility (Комитета по расследованию дорожно-транспортной ответственности), 2000) пересмотрели уровень поставленных задач и поставили перед собой цель сделать дорожную систему безопасной по существу. Результаты постановки целей такого масштаба в настоящее время прорабатываются, как в этих странах, так и в других. Согласно данным стратегиям, быстрота в управлении является центральной. Таким образом переориентируется внимание на дорогу и конструкцию транспортного средства, а также связанные с ним защитные свойства. Понятие «во всем виновата жертва» заменено на «во всем виновата транспортная система», которая проясняет ответственность оператора. Такие примеры подходов Безопасной Системы оказали влияние на стратегии в Норвегии, Финляндии, Дании, Швейцарии и Австралии.

Сегодня растет мнение, что ответственность за безопасность дорожного движения лежит на всей системе и ее многих секторах, и она становится все более амбициозной с точки зрения достижения конечных результатов. Для стран с высоким доходом сегодня очевидно, что для удержания целей на столь высоком уровне, потребуются системы управления безопасностью дорожного движения, основанные на эффективных институциональных управленческих функциях, которые могут предоставить (выстроить) на основе фактических данных, мероприятия, с помощью которых можно будет достичь желаемых результатов. Достижение конечной цели ликвидации смертности и серьезных травм потребует продолжения применения положительной практики, разработанной в рамках третьего этапа целевых программ в сочетании с инновационными решениями, которые еще предстоит определить, основываясь на хорошо зарекомендовавших себя принципах безопасности.

Источник: *Global Road Safety Facility, World Bank*⁴

⁴ Bliss T and J Breen, *Implementing the Recommendations of The World Report on Road Traffic Injury Prevention Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the related specification of lead agency reforms, investment strategies, and safe system projects, Global Road Safety Facility, World Bank, Washington (2009).*

V. НОВАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ: БАЗОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Цель Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1) заключается в том, чтобы продемонстрировать государствам-членам меры и практику, которые необходимо принимать и соблюдать, в частности в области правил дорожного движения, правил поведения на дороге, информирования и воспитания участников дорожного движения, безопасности дорожной инфраструктуры и транспортных средств. Она содержит также конкретные рекомендации для обеспечения безопасности целевых групп, таких, как пешеходы, лица с ограниченной способностью к передвижению, велосипедисты, мотоциклисты, дети и т.д.

После первого опубликования в марте 1978 года в документе под условным обозначением TRANS/SC.1/294 сводную резолюцию CP.1 несколько раз дополняли и изменяли, с тем чтобы учесть различные новшества и современные тенденции, а также поправки, последовательно вносившиеся в Конвенцию о дорожном движении с 1968 года. Таким образом, с момента первого опубликования было подготовлено пять сводных пересмотренных вариантов, последний из которых был издан под условным обозначением TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Рабочая группа по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН (WP.1) приступила к работе по обстоятельному пересмотру этой резолюции с целью привести ее содержание в соответствие с реальными условиями, улучшить форму ее представления и как можно шире распространить по всему миру в качестве справочного инструмента, предусматривающего основные задачи, которые необходимо выполнять национальным органам власти на добровольной основе.

Результатом этих усилий стала предлагаемая ниже новая резолюция. Она преследует четыре цели:

1. добиться более осознанной позиции директивных органов на всех уровнях по следующим вопросам:
 - i) состояние безопасности дорожного движения в их странах;
 - ii) реальные издержки для общества, связанные с дорожно-транспортными происшествиями;
 - iii) необходимость реализации уже апробированных мер, позволяющих повысить безопасность дорожного движения.
2. предоставить в распоряжение директивных органов перечень доказавших свою эффективность и полезность мер, позволяющих повысить безопасность дорожного движения;
3. рекомендовать Договаривающимся сторонам Конвенций 1968 года и дополняющих их Европейских соглашений 1971 года включить в свое внутренне законодательство положения, соответствующие изложенным в этой резолюции принципам, с тем чтобы в максимально возможной степени устранить существующие между странами расхождения, которые не удалось преодолеть на основе вышеуказанных документов;
4. рекомендовать государствам, которые еще не ратифицировали или еще не в состоянии ратифицировать Конвенции, в частности Конвенцию о дорожном движении 1968 года, тем не менее уже сейчас в максимально возможной степени применять положения этой резолюции.

Хотелось бы надеяться, что эта резолюция будет соблюдаться на практике в интересах безопасности дорожного движения, т.е. в интересах всех.

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (WP.1) ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ,

СТРЕМЯСЬ обеспечить, в первую очередь в Европе, большее единообразие правил, касающихся дорожного движения, в целях повышения безопасности на дорогах и облегчения международного движения;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что с этой целью Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года и Европейское соглашение, дополняющее эту Конвенцию, от 1 мая 1971 года в значительной мере способствовали улучшению ситуации в этой области,

ОТМЕЧАЯ, однако, что эти два международных документа оставляют возможность разногласий между странами, предусматривают во многих областях лишь общие принципы, которые нуждаются в разработке, и не рассматривают все аспекты, которые могут воздействовать на безопасность дорожного движения,

РЕКОМЕНДУЕТ правительствам в целях устранения по мере возможности этих разногласий и в целях повышения безопасности дорожного движения в их странах включить в их национальное законодательство правила, соответствующие рекомендациям, содержащимся в настоящей Резолюции, и

РЕКОМЕНДУЕТ, кроме того, правительствам, которые еще не могут ратифицировать эти международные документы или присоединиться к ним, тем не менее применять отныне и в возможно более полной мере содержащиеся в них положения.

ЧАСТЬ I

УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Углубленный анализ дорожно-транспортных происшествий, которые происходят на дорожной сети, показывает, что любое дорожно-транспортное происшествие является результатом одного или нескольких сбоев в работе сложной системы, включающей водителей, транспортные средства, дорогу и окружающие условия. Тем не менее основным фактором является человеческая ошибка, в связи с чем любая работа по повышению безопасности дорожного движения должна быть направлена в первую очередь на предотвращение ошибок этого типа, а также на методы ослабления их последствий, не игнорируя при этом другие факторы, связанные с инфраструктурой и транспортными средствами.



“Часто встречающиеся ошибки водителей и поведение пешеходов не должны быть причиной смертности и тяжелых телесных повреждений – дорожная сеть должна быть направлена на содействие пользователям в возрастающих по сложности обстоятельствах. Уязвимость человеческого тела должна быть ограничивающим проектным параметром дорожной сети, где контроль скорости является ключевым моментом. Телесные повреждения в результате ДТП являются проблемой общественной справедливости – основной целью должна являться равная защита всех участников дорожного движения, поскольку на водителей немоторизованного транспорта приходится непропорциональная доля дорожно-транспортного травматизма и рисков.”

Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма, 2004

Именно этому аспекту и посвящена настоящая часть, в которой последовательно рассматриваются правила поведения, позволяющие - в том случае, когда они применяются или соблюдаются участниками дорожного движения, - обеспечить максимально возможный уровень безопасности (глава 1), различные методы, позволяющие воздействовать на это поведение (глава 2), и проблема особенно уязвимых участников дорожного движения, таких, как пешеходы, лица с ограниченной мобильностью и дети (главы 3 и 4).

Общие правила поведения в условиях дорожного движения

Исследования дорожно-транспортных происшествий показывают, что причиной подавляющего большинства дорожно-транспортных происшествий является неправильное поведение участников дорожного движения. Это неправильное поведение зачастую связано с несоблюдением правил, которые, в частности, регламентируют скорость, содержание алкоголя, использование ремней безопасности и т.д., или с неправильной оценкой конкретных условий движения, которые диктуют необходимость повышенной осторожности, например при вождении в ночное время, в туннелях и т.д. Эти различные аспекты развиваются в настоящей главе.

1.1 Скорость⁵

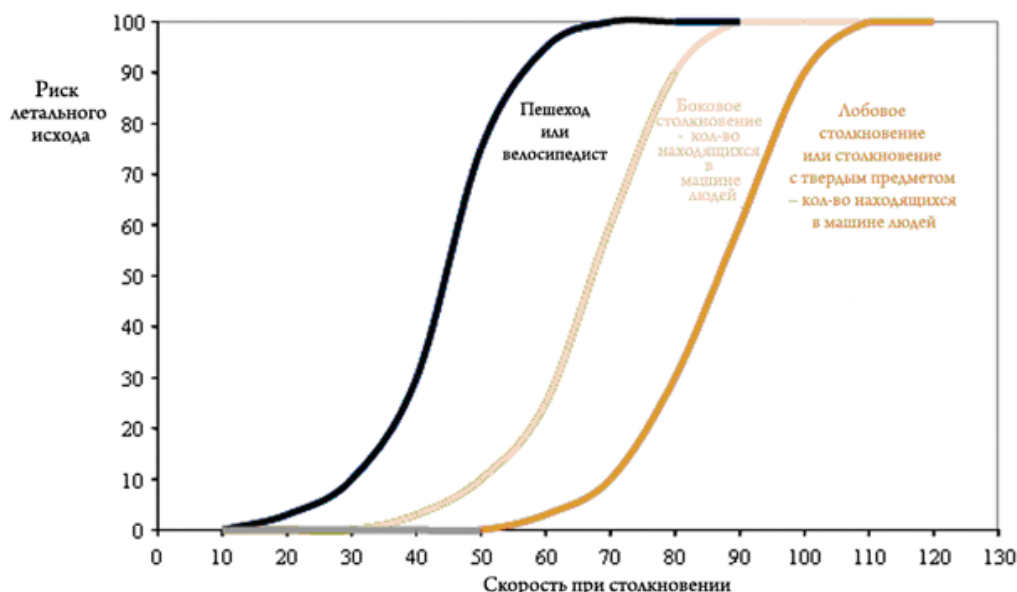
1.1.1 Контекст

Статистические данные всех стран мира показывают, что превышение установленных ограничений скорости или движение на скорости, не соответствующей состоянию дороги либо дорожной обстановке, влияет не только на вероятность дорожно-транспортных происшествий (ДТП), но и на их последствия. Другими словами, скоростное движение приводит к ДТП в той мере, в какой оно уменьшает возможности своевременного маневра для предотвращения опасности, и усугубляет последствия ДТП, поскольку чем выше скорость, тем сильнее столкновение, приводящее к тяжелым, а иногда и трагическим последствиям.

1.1.1.1 Некоторые данные о воздействии скорости

- превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, в зависимости от конкретной страны является причиной 30-50% ДТП со смертельным исходом;
- превышение скорости или движение на скорости, не соответствующей дорожной обстановке, приводит к трагическим последствиям для пешеходов. При увеличении скорости в момент наезда с 30 до 50 км/ч вероятность смерти пешехода фактически возрастает в восемь раз;

Рисунок 2. Риск летального исхода и скорость при столкновении



Источник: Wramborg, P. (2005)⁶

⁵ По этому вопросу смотреть так же сотрудничество Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения – "Контроль скорости движения: руководство по дорожной безопасности для лиц, принимающих решения, и практических работников" на http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/speed_manual/en/index.html

⁶ Источник: Wramborg, P. (2005) A New Approach to a Safe and Sustainable Road Structure and Street Design for Urban Areas. Paper presented at Road Safety on Four Continents Conference, Warsaw Poland

- c) согласно некоторым исследованиям, изменение средней скорости приводит в целом к более сильному изменению (увеличению либо уменьшению) числа и тяжести последствий ДТП;
- d) с ростом скорости увеличивается расстояние до полной остановки, которое складывается из расстояния, пройденного за время реакции водителя, и тормозного пути. Следует иметь в виду, что время реакции водителя на неожиданное событие варьируется в пределах 1-2 сек.

В приведенных ниже таблицах в качестве примера указан тормозной путь при времени реакции в одну секунду:

Таблица 1. В случае транспортного средства, в котором находится только водитель

Скорость, км/ч	Расстояние, необходимое для полной остановки на сухом дорожном покрытии (м) при коэффициенте сцепления шины 0,7	Расстояние, необходимое для остановки на влажном дорожном покрытии (м) при коэффициенте сцепления шины 0,4
30	17	18
50	34	38
90	82	95
100	96	118
130	147	179

Таблица 2. В случае транспортного средства с полной загрузкой

Скорость, км/ч	Расстояние, необходимое для полной остановки на сухом дорожном покрытии (м) при коэффициенте сцепления шины 0,7	Расстояние, необходимое для остановки на влажном дорожном покрытии (м) при коэффициенте сцепления шины 0,4
30	18	20
50	38	44
90	95	122
100	113	145
130	176	215

- e) движение на повышенной скорости ведет к увеличению уровня загрязнения и шума, что негативно сказывается на качестве жизни населения, особенно в городских зонах. Кроме того, с ростом скорости увеличиваются эксплуатационные расходы (возрастает потребление горючего и масла, быстрее изнашиваются шины);
- f) выигрыш времени при увеличении скорости незначителен и зачастую переоценивается: так, на 100-километровой дистанции увеличение скорости со 130 до 150 км/ч позволяет сэкономить всего 6 минут;
- g) с увеличением скорости повышается риск ошибки и быстрее наступает усталость;
- h) скоростное движение требует особой бдительности в ночное время: фары ближнего света освещают участок протяженностью всего 30 м, и на скорости свыше 70 км/ч столкновение с внезапно возникшим в освещенной зоне препятствием становится неизбежным;
- i) с увеличением скорости ухудшается зрительное восприятие: поле зрения водителя на скорости 40 км/ч составляет 100, на скорости 130 км/ч снижается до 30;
- j) с увеличением скорости ухудшается сцепление дорожного покрытия с шинами.

1.1.1.2 Факторы, влияющие на выбор скорости:

Хотя на выбор скорости может влиять ряд факторов, как, например, факторы описанные ниже, водитель должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, как это требуется Конвенцией о дорожном движении 1968 года, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить.

1.1.1.2.1 Внешние факторы

- a) Дорога, роль которой определяют следующие критерии:
 - i) тип (автомагистраль, дорога с раздельными проезжими частями, проселочная дорога, городская дорога и т.д.);
 - ii) функция (транзитные перевозки, местные перевозки и т.д.);
 - iii) поперечный профиль (в частности, ширина и число полос);
 - iv) план и продольный профиль;
 - v) линейные сооружения (туннели, мосты);
 - vi) конфигурация пересечений;
 - vii) дорожная разметка;
 - viii) состояние дорожного покрытия и т.д.
- b) Транспортное средство, роль которого определяют следующие критерии:

- i) тип;
 - ii) соотношение между массой и мощностью;
 - iii) комфортабельность;
 - iv) уровень шума и т.д.
- c) Дорожное движение, роль которого определяют следующие критерии:
- i) плотность;
 - ii) общий уровень скорости;
 - iii) состав.
- d) Дорожная обстановка, роль которой определяют следующие критерии:
- i) климатические условия;
 - ii) время суток (день/ночь);
 - iii) ландшафт (равнина, гористая местность, туристические места и т.д.);
 - iv) дорожное освещение;
 - v) дорожные знаки и сигналы;
 - vi) ограничения скорости;
 - vii) наличие радаров и т.д.

1.1.1.2.2 Факторы, имеющие отношение к водителю

И, разумеется, сам водитель, роль которого определяют следующие критерии:

- a) возраст;
- b) пол;
- c) время реакции;
- d) уровень подготовки;
- e) усталость;
- f) личностные установки (способность к восприятию опасности, поиск острых ощущений и т.д.);
- g) управление транспортным средством под воздействием алкоголя и/или наркотиков и лекарственных препаратов;
- h) присутствие пассажиров;
- i) обстоятельства поездки и т.д.

Вместе с тем выбор адекватной скорости, если не принимать во внимание возможные психологические и субъективные факторы (личные проблемы, страх опоздать и т.д.), в основном зависит от ее восприятия водителем: чтобы правильно выбрать необходимую скорость, он должен быть в состоянии ее оценивать.

Исследования показывают, что в восприятии скорости решающую роль играют:

- a) слуховая информация - ее отсутствие приводит к недооценке скорости;
- b) периферийное зрение - широкие трассы, не имеющие визуальных ориентиров, также приводят к заниженному восприятию скорости.

Кроме того, восприятие скорости ухудшается по мере нахождения в пути и водители - в момент, когда им нужно снизить или увеличить скорость, - всегда делают это в меньшей степени, чем это необходимо. Это происходит особенно на переходных участках, а именно когда необходимо изменить скорость с учетом дорожной обстановки либо в соответствии с правилами дорожного движения.

И наконец, ощущение скорости может ухудшаться,

- a) когда одинаковая скорость поддерживается в течение длительного периода; и

- b) когда ухудшается периферийное зрение, в частности из-за отсутствия ориентиров.

Наилучших результатов в решении вопросов, связанных со скоростью, можно добиться, создав условия, при которых:

- a) снижается вероятность ошибки водителя;
- b) трудно нарушить ограничения скорости;
- c) ошибки и нарушения ограничений скорости необязательно приводят к ДТП;
- d) в случае ДТП правильное обустройство обочины не усугубляет ситуацию, а - наоборот - помогает сгладить ошибки водителя или смягчить их последствия.

1.1.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

С учетом вышеизложенного компетентным органам рекомендуется рассмотреть возможность принятия следующих мер:

1.1.2.1 На нормативном уровне

- a) устанавливать общие ограничения скорости в зависимости от типа дороги и ее обустройства (сеть городских дорог, автомагистрали, дороги с отдельными проезжими частями и другие дороги), категории транспортных средств (легкие автомобили, большегрузные транспортные средства и т.д.), водительского опыта (например, для начинающих водителей) и атмосферных условий (дождь, снегопад, туман и т.д.);
- b) устанавливать местные ограничения скорости на участках, где этого требуют характер опасности или регулирование дорожного движения, обеспечивая при этом обоснованность этих ограничений и соблюдение их водителями. Дополнительные рекомендации по этому вопросу содержатся в пунктах 16.1 и 16.2 главы 16 настоящей Резолюции;
- c) четко указывать ограничения скорости на местных участках с помощью соответствующих дорожных знаков и сигналов, отвечающих требованиям единообразия и согласованности, применяя с этой целью одинаковые дорожные знаки и сигналы в аналогичных условиях дорожного движения;
- d) рекомендовать установку на большегрузных транспортных средствах ограничителей скорости, которые уже являются обязательными в некоторых странах. Кроме того, следует учесть, что в некоторых странах уже рекомендуется использовать на легковых автомобилях такие устройства, помогающие водителям более эффективно соблюдать ограничения скорости, как регуляторы скорости и/или ограничители скорости, модулируемые водителем.

Вставка 4: Порог безопасной скорости для различных типов дорог⁷

	Безопасная скорость (км/ч)
Дороги с возможными конфликтными ситуациями между автомобилями и незащищенными пользователями	30
Перекрестки с возможными боковыми столкновениями автомобилей	50
Дороги с возможными лобовыми столкновениями автомобилей	70
Дороги без вероятных лобовых или боковых столкновений пользователей	≥100

1.1.2.2 На уровне проектирования инфраструктуры

- a) установить иерархию дорожной сети с учетом функций, выполняемых каждой дорогой (транзитные перевозки, местные перевозки и т.д.);
- b) по мере возможности обеспечивать однородность дорожного движения во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью (запретить движение с низкой скоростью на участках скоростного движения);

⁷ Источник: OECD (2008) *Towards Zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach*, OECD, Paris, 2008

- c) следить за тем, чтобы обустройство и планировка дороги не создавали у водителей никаких сомнений, т.е. позволяли бы им легко определять тип дороги, по которой они движутся, и категорию пользователей, которые могут на ней находиться;
- d) реализовать комплекс мер по обеспечению движения с низкой скоростью. Например, в городах чаще всего применяются следующие меры:
 - i) создание жилых зон, а также зон с разрешенной скоростью не более 30 км/час;
 - ii) создание перекрестков с круговым движением;
 - iii) использование искусственных неровностей и т.д.
- e) использование на краю дороги конструкций, повышающих безопасность дорожного движения, для смягчения возможных последствий ошибки водителя в том случае, если транспортное средство покидает пределы дороги.

1.1.2.3 На уровне контроля и штрафных санкций

Использовать контроль скорости в качестве одного из основных средств обеспечения соблюдения установленных ограничений, создавая у водителей уверенность в наличии постоянного контроля за их движением (см. также пункт 2.3 главы 2 настоящей Резолюции, посвященный исключительно вопросам контроля и санкций).

1.2 Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя⁸

1.2.1 Контекст

Во Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма (2004 год) управление транспортным средством под воздействием алкоголя классифицируется в качестве одного из пяти основных факторов риска в сфере безопасности дорожного движения. В докладе была четко продемонстрирована взаимосвязь между алкоголем и дорожно-транспортными происшествиями. Водители, употреблявшие алкогольные напитки, в значительно большей степени рискуют попасть в аварию, чем трезвые водители, причем этот риск резко возрастает с увеличением содержания алкоголя в крови (САК). Предельно допустимый уровень содержания алкоголя в крови для водителей автотранспортных средств установлен практически во всех европейских странах и позволяет определить, когда водитель является слишком пьяным для безопасного управления транспортным средством. В Европе предельно допустимый уровень САК может устанавливаться на нулевом уровне или на уровне 0,8 г/л, хотя наиболее распространенный предельно допустимый уровень САК соответствует 0,5 г/л. Для молодых водителей и для водителей коммерческих транспортных средств зачастую устанавливаются более низкие уровни САК.

Сегодня на примере ряда стран объективно продемонстрирован успех общего сдерживающего фактора, т.е. сдерживающего фактора для водителей, которые ранее не привлекались к ответственности. Эффективный подход к контролю за соблюдением правил включает частые, широко распространенные и рекламируемые проверки на дорогах. Контроль за соблюдением правил основан на принципах безусловного выявления пьяных водителей и привлечения их к ответственности, быстроты процессуальных действий, а также достаточно жестких последствий, которых большинство водителей предпочли бы избежать. Наиболее эффективной стратегией наказания обычно считается лишение права на управление транспортным средством. Некоторые выступают за применение жестких наказаний за нарушения, связанные с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя, вплоть до тюремного заключения. Однако нет убедительных доказательств того, что заключение под стражу позволит снизить вероятность повторного ареста водителей, которые постоянно управляют транспортными средствами под воздействием алкоголя. Некоторые исследования свидетельствуют о том, что обязательные приговоры к непродолжительному тюремному заключению служат сдерживающим фактором для тех водителей, которые впервые нарушили правила дорожного движения.

⁸ По этому вопросу смотреть так же сотрудничество Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения – «Употребление алкоголя и вождение автомобиля – международное руководство по надлежащей практике» на <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/en/index.html>

При использовании других подходов к предотвращению дорожно-транспортных происшествий, например воспитательной работы, предпринимаются попытки снизить вероятность управления транспортными средствами под воздействием алкоголя путем изменения социальных норм, рискованного или опасного поведения и создания более безопасных дорожных условий. В средствах массовой информации и в ходе воспитательной работы общественность также информируется об опасностях, связанных с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя, и последствиях вождения в состоянии опьянения. Хотя воспитательная работа и информирование общественности необходимы, они должны стать частью всеобъемлющей стратегии и, по всей видимости, наиболее эффективны в сочетании с широко рекламируемыми мероприятиями по контролю за соблюдением правил.

И, наконец, управление транспортным средством под воздействием алкоголя может быть признаком более широкой проблемы злоупотребления алкоголем. Многие нарушители, управляющие транспортными средствами под воздействием алкоголя, сталкиваются с проблемой алкогольной зависимости и без надлежащего обследования и лечения могут совершать такие правонарушения повторно.

С учетом культурных, социальных, правовых и экономических условий в своих странах правительства должны разработать и реализовать всеобъемлющую программу уменьшения числа случаев смерти и травмирования по причине вождения в состоянии опьянения. Эффективная программа снижения вероятности управления транспортными средствами под воздействием алкоголя должна основываться на сильном руководстве, разумной политике, надлежащем управлении и эффективном информировании.

1.2.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

1.2.2.1 Законодательство

Для классификации правонарушений, определения мер в области контроля за соблюдением правил и установления наказаний должны использоваться законодательные меры.

- a) Государствам следует определить предельно допустимое содержание алкоголя в крови на уровне не более 0,5 г/л или 0,25 мг/л выдыхаемого воздуха для водителей, как это сделано в пункте 7 Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года (соответствующая поправка вступила в силу 28 марта 2006 года). Однако может быть установлен отдельный уровень содержания алкоголя в крови не более 0,2 г/л для определенных категорий водителей, таких, как:
 - i) начинающие водители;
 - ii) водители коммерческих транспортных средств, включая транспортные средства, перевозящие опасные грузы.Следует установить наказания для водителей, нарушающих закон. Нарушения могут рассматриваться в административном порядке в случае незначительного превышения установленных уровней содержания алкоголя в крови и в уголовном порядке - в случае более высоких уровней.
- b) Государствам следует установить меры, не позволяющие водителям уклоняться от прохождения теста на содержание алкоголя, либо установить наказания для водителей, которые отказываются от прохождения такого теста.
- c) В законодательном порядке следует установить проверку на содержание алкоголя у всех водителей, которые причастны к дорожно-транспортному происшествию, в случае его регистрации полицией.
- d) Государствам следует учитывать возможную связь между управлением транспортным средством под воздействием алкоголя и наличием определенных мест, в которых можно употреблять или приобретать алкогольные напитки. В этом контексте им следует рассмотреть возможность введения в свое законодательство мер, направленных на предупреждение употребления алкогольных напитков, например:
 - i) посредством запрещения или ограничения продажи алкогольных напитков в определенных местах, таких, как рестораны, магазины и станции обслуживания, расположенные вдоль автомагистралей;
 - ii) посредством запрещения наличия в движущемся транспортном средстве в пределах досягаемости водителя открытых бутылок или других емкостей с алкогольными напитками.
- e) Государствам следует установить соответствующий возрастной предел для приобретения и употребления алкогольных напитков в общественных местах, с тем чтобы снизить число молодых водителей, управляющих транспортным средством под воздействием алкоголя.

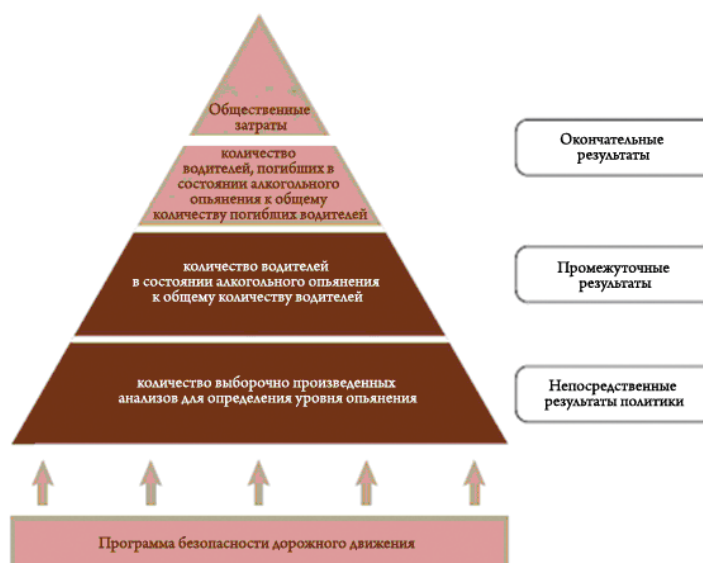
- f) Государствам следует принять законодательные меры, предусматривающие правовые последствия (например, штрафы, временное лишение водительского удостоверения, заключение под стражу) за управление транспортными средствами под воздействием алкоголя. В законодательном порядке следует установить более суровые наказания за управление транспортным средством под воздействием алкоголя водителями, ставшими виновниками ДТП, в которых погибли или получили серьезные увечья люди, также более жесткие наказания для водителей, многократно нарушающих закон (например, для водителей, признанных виновными в управлении транспортным средством под воздействием алкоголя более одного раза).
- g) Правительствам следует разрешить сотрудникам правоохранительных органов использовать пассивные алкогольные датчики для повышения вероятности обнаружения алкоголя у водителей в ходе проверок на дорогах и в ходе обычных остановок транспортных средств для проверки водителей на предмет управления транспортным средством под воздействием алкоголя. Следует также разрешить использование доказательственного теста дыхания на алкоголь в ходе проверок на дорогах.

1.2.2.2 Контроль за соблюдением правил

Степень строгости применения законов, касающихся управления транспортными средствами под воздействием алкоголя, непосредственно отражается на поведении водителей, управляющих транспортными средствами под воздействием алкоголя. Одним из наиболее эффективных средств предупреждения управления транспортными средствами под воздействием алкоголя является более глубокое осознание водителями вероятности выявления факта вождения под воздействием алкоголя. Предлагаются следующие рекомендации:

- a) Для более глубокого осознания водителями вероятности выявления факта управления транспортным средством под воздействием алкоголя полиции следует проводить регулярные мероприятия по контролю за соблюдением правил, такие, как эпизодические тесты на содержание алкоголя и проверки на дорогах. Для этой цели могут быть созданы специально оборудованные контрольные пункты.
- b) Для оптимизации ресурсов полиции следует использовать данные для проведения мероприятий по контролю за соблюдением правил, касающихся управления транспортными средствами под воздействием алкоголя в периоды (например, ночью, в конце недели) и в местах (например, местах распития спиртных напитков, проведения спортивных мероприятий), проведения массовых мероприятий с повышенной вероятностью употребления алкоголя.
- c) Правительствам следует регулярно проводить кампании для пропагандирования контроля за соблюдением правил, касающихся управления транспортными средствами под воздействием алкоголя, для повышения их общего сдерживающего эффекта.
- d) Сотрудников полиции следует обучать соответствующим методам, которые заставляют водителей отказаться от вождения под воздействием алкоголя, и методам выявления и задержания водителей, управляющих транспортными средствами под воздействием алкоголя. Например, сотрудники полиции должны уметь выявлять признаки ненормального поведения водителя для остановки транспортных средств (например, петляние на дороге) и признаки потенциального опьянения (например, невнятная речь, запах алкоголя).
- e) Для обеспечения применения к водителям, управляющим транспортным средством под воздействием алкоголя, обоснованных наказаний во всех обстоятельствах все сотрудники правоохранительных органов должны проходить подготовку по вопросам, касающимся проблем управления транспортными средствами под воздействием алкоголя, а также законов и наказаний за управление транспортными средствами под воздействием алкоголя.
- f) Рекомендуются также проводить подготовку технических специалистов, позволяющую им осуществлять калибровку и обслуживание приборов, используемых для проведения теста дыхания на алкоголь, в соответствии с действующими стандартами.

Рисунок 3. Иерархия целей дорожной безопасности в отношении вождения автомобиля в нетрезвом виде⁹



1.2.2.3 Информирование общественности и воспитательные меры

Правительствам следует проводить регулярные кампании по повышению осведомленности и информированию общественности о последствиях употребления алкоголя, особенно при управлении транспортными средствами, существующих законах, касающихся управления транспортными средствами под воздействием алкоголя, наказаниях за их нарушение, а также о мерах, которые могут быть приняты для предупреждения управления транспортными средствами под воздействием алкоголя. Такие кампании по повышению осведомленности и информированию общественности могут быть также использованы для формирования стереотипов поведения, не допускающих управления транспортными средствами под воздействием алкоголя. Кроме того, в целях обеспечения общего сдерживающего эффекта правительствам следует регулярно пропагандировать действия полиции по борьбе с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя.

В школьные программы следует включить информацию о воздействии алкоголя и опасностях управления транспортными средствами в нетрезвом состоянии. Кроме того, новых водителей в автомобильных школах следует аналогичным образом информировать о воздействии алкоголя на уровень восприятия, способность управлять транспортным средством и рассуждать логически, а также об опасностях управления транспортными средствами под воздействием алкоголя и мерах, которые могут быть приняты для предупреждения управления транспортными средствами под воздействием алкоголя.

Правительствам следует вести борьбу с распространением рекламы алкогольных напитков вдоль автомобильных дорог и в ходе массовых мероприятий.

1.2.2.4 Программы

Правительствам следует настоятельно рекомендовать работодателям осуществлять программы и стратегии, которые убеждали бы их работников в неприемлемости любого поведения, связанного с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя. Кроме того, правительствам следует разработать всеобъемлющие программы для изменения социальных установок и норм, связанных с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя. Речь может идти о программах в поддержку мер воздействия на учреждения, продающие алкогольные напитки, и о специальных программах для водителей, посещающих учреждения, предлагающие алкогольные напитки. Правительствам следует вести работу с компетентными органами, с тем чтобы обеспечить включение тематики, касающейся рисков, связанных с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя, в пособия по обучению вождению, а вопросов, касающихся рисков, связанных с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя, - в экзаменационные билеты на получение водительского удостоверения.

⁹ European Transport Safety Council, *Countdown to 2010: Only two more years to act!*, 2nd Road Safety PIN Report, Brussels, 2008

1.2.2.5 Медицинское обследование и реабилитация

Правительствам следует обеспечить доступность эффективного медицинского обследования и лечения, а также служб реабилитации с квалифицированным персоналом для всех нарушителей, управлявших транспортным средством под воздействием алкоголя, особенно для многократных нарушителей и водителей, имеющих алкогольную зависимость. Восстановление действия водительских удостоверений должно увязываться с успешным завершением соответствующей программы алкогольной реабилитации.

Кроме того, правительствам следует рассмотреть возможность использования программ, предусматривающих автоматическую блокировку устройств зажигания в случае употребления алкоголя, по крайней мере для лиц, многократно или постоянно нарушающих законы о запрете управления транспортными средствами под воздействием алкоголя, и, возможно, для всех нарушителей, управляющих транспортными средствами под воздействием алкоголя. Участие в такой программе могло бы быть одним из условий восстановления действия водительского удостоверения. Правительствам следует также рассмотреть возможность использования устройств автоматической блокировки на коммерческих транспортных средствах (например, на большегрузных автомобилях, автомобилях, перевозящих опасные грузы, и автобусах). Однако использование таких систем по-прежнему требует глубокой оценки с научной и политической точек зрения.

1.2.2.6 Исследования и данные

Правительствам следует проводить исследования и поддерживать мероприятия по сбору данных для оценки роли алкоголя в дорожно-транспортных происшествиях, а также социально-экономических издержек дорожно-транспортных происшествий, связанных с управлением транспортными средствами под воздействием алкоголя. Такие данные должны включать сведения, поступающие от следователей; данные медицинских учреждений о травматизме; данные дорожных проверок на предмет употребления алкоголя водителями; полицейские данные о результатах проверки САК и числе лиц, заключенных под стражу; сведения о случаях привлечения к ответственности и примененных санкциях; и данные об обследованиях, касающихся информированности общественности, социальных установок и добровольных сообщений об управлении транспортными средствами под воздействием алкоголя. Конкретные исследования необходимо концентрировать на выявлении среди населения групп риска, которые могут управлять транспортными средствами под воздействием алкоголя, с тем чтобы эффективнее ориентировать стратегии и программы на цели снижения вероятности управления транспортными средствами под воздействием алкоголя. Правительствам следует произвести оценку мероприятий, осуществляемых в рамках соответствующих программ, для определения эффективности, включая эффективность затрат, политики, различных программ и стратегий.

1.2.2.7 Партнерские отношения

Правительствам следует формировать стратегии и программы на национальном и международном уровне, с тем, чтобы задействовать все секторы в мероприятиях по предупреждению управления транспортными средствами под воздействием алкоголя. Речь идет о законодательных, правоохранительных органах, учреждениях здравоохранения и медицины, образования, страхования, средствах массовой информации, частных компаниях, организациях жертв дорожно-транспортных происшествий, работодателях, группах пользователей дорог и любых других секторах, которые могут оказаться эффективными при разработке стратегий и программ, направленных на снижение числа водителей, управляющих транспортными средствами под воздействием алкоголя.

1.3 Вождение под воздействием веществ (за исключением алкоголя), которые негативно влияют на способность управлять транспортным средством

Для целей настоящего раздела к числу веществ, которые негативно влияют на способность вождения, относятся психоактивные средства, наркотики, психотропные средства, химические вещества и лекарственные препараты. В рамках настоящего раздела эти термины будут сгруппированы и использованы под названием «такие вещества».

1.3.1 Контекст

Общеизвестно, что вождение предполагает необходимость наличия концентрации внимания, надлежащих навыков, здравого смысла и заботы об обеспечении безопасности каждого из тех, кто находится на дороге, особенно уязвимых участников дорожного движения. Повышенная внимательность, восприятие опасности и время реакции могут изменить характер взаимодействия водителя с окружающей средой. Упомянутые выше вещества могут серьезно ослабить у водителя адекватность восприятия, снизить его/ее способность взаимодействовать с окружающей средой и обеспечивать безопасность в непредвиденных или

неожиданных обстоятельствах, и могут привести к смертельному исходу как для самого водителя, так и для других пользователей дороги.

Научные исследования и разработки показывают, что ежегодно значительное число людей погибают или навсегда становятся инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий, обусловленных вождением под воздействием таких веществ.

Вообще официальных перечней всех типов веществ, которые могут негативно повлиять на управление транспортным средством, не существует. Кроме того, если имеется обстоятельная информация о зависимости между содержанием алкоголя в крови и риском аварии, то столь же обстоятельной информации о вождении под воздействием таких веществ пока нет. В ходе проверки на дороге трудно выяснить и установить, находится ли в данный момент водитель под воздействием таких веществ.

1.3.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В свете вышеизложенного и в отличие от вождения в состоянии алкогольного опьянения управление транспортным средством под воздействием таких веществ представляет острую проблему, для решения которой правительства большинства стран пока не определили общей эффективной стратегии ни с законодательной, ни с практической точки зрения.

С учетом данного контекста национальным компетентным органам рекомендуется принять нижеследующие меры.

1.3.2.1 Политика

- a) Правительствам следует стимулировать исследовательскую работу и обмен информацией об оптимальной практике для разработки общей, совместно используемой классификации веществ, которые оказывают хорошо изученное воздействие и могут негативно повлиять на управление транспортным средством. Таким образом, правительствам следует определить согласованную стратегию с целью разработки и принятия законодательства, планирования мероприятий в рамках программ общеобразовательной подготовки и информационных кампаний для решения этой проблемы.
- b) Политические меры должны основываться на результатах экспериментальных и эпидемиологических исследований воздействия таких веществ на способность вождения.
- c) Следует разработать и реализовать комплекс специальных мероприятий с выделением соответствующих средств с целью предотвращения вождения под воздействием таких веществ.
- d) Правительствам следует разработать и реализовать комплексные программы сокращения числа жертв, погибающих и получающих ранения по причине вождения под воздействием таких веществ.
- e) Вождение под воздействием таких веществ может свидетельствовать также о наличии более серьезной социальной проблемы. После рассмотрения культурного и социально-экономического положения правительствам следует рассмотреть и разработать конкретные программы по борьбе с вождением под воздействием таких веществ, включая планирование мероприятий по информированию, правоприменению и реабилитации.

1.3.2.2 Законодательство

- a) Законодательство должно позволять центральным и местным органам власти принимать целенаправленные меры по предотвращению проблемы вождения под воздействием таких веществ.
- b) Положения законодательства должны четко отражать серьезную опасность вождения под воздействием таких веществ. При разработке законодательства следует широко использовать данные научных исследований.
- c) В законодательстве и программах, связанных с безопасностью дорожного движения, следует предусмотреть принудительные меры по предотвращению и ограничению случаев вождения под воздействием таких веществ.

- d) Национальное законодательство должно предусматривать все необходимые меры принуждения организационного, институционального и практического характера. В частности, законодательство должно предусматривать специальные оперативные меры по выявлению водителей, находящихся под воздействием таких веществ, и должно определять процедуры, подлежащие исполнению властями, осуществляющими контроль, а именно: методы выявления когнитивных нарушений (нарушения координации, замедленной реакции, заторможенности, эйфории, странного поведения, излишней разговорчивости, излишней самоуверенности и возбуждения), выяснения их причин и тестирования на предмет присутствия таких веществ в организме.
- e) Правительствам следует рассмотреть вопрос о введении или усилении наказания за вождение под воздействием таких веществ и за отказ пройти соответствующее освидетельствование.
- f) Для предотвращения повторно совершаемых правонарушений законодательство должно включать положения, обязывающие водителей, пристрастившихся к употреблению таких веществ, пройти специальный курс индивидуального лечения. Их водительское удостоверение следует возвращать только после завершения такого лечения и успешной сдачи специальных экзаменов.

Изложенные выше рекомендации не должны препятствовать правительствам в принятии таких более жестких мер, как проведение «политики абсолютной нетерпимости» к употреблению таких веществ за рулем.

1.3.2.3 Обучение и воспитание

- a) Следует разработать правительственные программы информирования о возможной реакции организма на такие вещества и о последствиях их употребления с акцентированием внимания на повышенной опасности, обусловленной смешиванием таких веществ либо употреблением алкоголя вместе с такими веществами.
- b) Правительствам следует побуждать социальных партнеров к участию в воспитательном процессе и использовать преимущества, обусловленные накопленным ими опытом и имеющимися у них средствами, в частности на местном уровне.
- c) Правительствам следует разработать воспитательные стратегии для оказания влияния на поведение лиц, управляющих транспортными средствами под воздействием таких веществ, и на их восприятие опасности.
- d) Учебным заведениям всех уровней, включая курсы вождения, в своих учебных программах следует предусмотреть информирование о временном и постоянном воздействии таких веществ на способность восприятия и двигательные навыки.

1.3.2.4 Информирование участников дорожного движения/повышение осведомленности

- a) Правительствам следует проводить регулярные кампании по повышению осведомленности и информированию общественности о всех возможных последствиях употребления таких веществ для вождения.
- b) Правительствам следует также регулярно планировать и проводить кампании по оповещению о строгих нормах правоприменения, касающихся вождения под воздействием таких веществ.
- c) Кампании по информированию следует также использовать для формирования социальных норм, запрещающих вождение под воздействием таких веществ. Как и в случае алкоголя, одной из наиболее эффективных мер по недопущению вождения под воздействием таких веществ служит осознание водителем возможности выявления такого состояния.
- d) Кроме того, для обеспечения общего сдерживающего эффекта и действенного правоприменения правительствам следует регулярно оповещать о мероприятиях полиции, направленных против вождения под воздействием таких веществ.

1.3.2.5 Контроль за соблюдением правил

- a) Помимо четкого и комплексного законодательства следует разработать подробные инструкции для сотрудников дорожной полиции, ответственных за применение установленных предписаний, которые помогли бы им эффективно бороться с вождением под воздействием таких веществ.
- b) Правительства должны выделить надлежащие ресурсы для специализированной профессиональной подготовки компетентных лиц. Кроме того, следует выделить средства на обновление технического оснащения правоприменительных органов с учетом научно-технического прогресса с целью обеспечения эффективных средств для искоренения проблемы вождения под воздействием таких веществ. Компетентным лицам, участвующим в осуществлении действий принудительного характера, следует пройти профессиональную подготовку по выявлению случаев вождения, связанных с употреблением таких веществ. Поскольку сразу же после остановки подозреваемого водителя установить факт употребления им таких веществ трудно, сотрудникам полиции следует непрерывно совершенствовать свои знания и проходить подготовку с целью овладения навыками выявления признаков возможного воздействия этих веществ.

- с) В зависимости от ситуации подобные проверки следует осуществлять в пунктах контроля на дорогах с учетом того, что:
 - i) в дорожных условиях тестирование на предмет выявления таких веществ сопряжено с большими трудностями, чем в случае выявления алкоголя;
 - ii) в дорожных условиях поддаются выявлению лишь некоторые из таких веществ даже при использовании экспресс-анализаторов слюны;
 - iii) анализы крови или мочи могут оказаться более показательными, однако в дорожных условиях они являются довольно обременительными и сопряжены с трудностями.
- d) Следует планировать создание надлежащим образом оснащенных для контроля на дорогах пунктов, позволяющих осуществлять текущий контроль в течение всего года, а также чаще проводить проверки в периоды, характеризующиеся более высоким риском (субботные и воскресные дни), либо в особых случаях (во время таких массовых мероприятий, как концерты, спортивные соревнования, фестивали).
- e) Компетентным лицам, уполномоченным осуществлять контроль на дорогах, следует пройти конкретную профессиональную подготовку по вопросам правильного применения и технического обслуживания медицинского оборудования в соответствии с установленными стандартами и надлежащего проведения осмотров и толкования результатов тестов.



1.4 Ремни безопасности и детские удерживающие системы¹⁰

1.4.1 Контекст

Дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин травматизма и смерти как в промышленно-развитых, так и в развивающихся странах. Более 50% этих жертв составляют лица в возрасте от 15 до 44 лет, которые входят в экономически наиболее активную возрастную группу. Из приблизительно 1,2 млн. человек, погибающих на дорогах по всему миру ежегодно, 85% случаев происходит в странах с низким и средним доходом, где устройства защиты от травматизма, такие, как ремни безопасности и детские удерживающие устройства, используются крайне редко.

Неиспользование ремней безопасности или неправильное использование детских удерживающих устройств относятся к основным факторам риска для водителей и пассажиров механических транспортных средств.

Ремни безопасности и детские удерживающие устройства доказали свою эффективность в снижении числа случаев смерти и серьезного травматизма в дорожно-транспортных происшествиях. Исследования свидетельствуют о том, что в случае использования ремней безопасности количество серьезных увечий

¹⁰ По этому вопросу смотреть так же сотрудничество Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения - "Ремни безопасности и детские средства безопасности. Руководство для лиц, принимающих решение и практических работников" на <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/seatbelt/en/>

и случаев со смертельным исходом сокращается на 40-65%. В ходе исследований в различных странах по вопросам ДТП выяснилось, что уровень использования ремней безопасности ниже при ДТП со смертельным исходом, чем при других ДТП. Соотношение издержек-выгод от обязательного использования ремней безопасности оценивается в пределах 1:3 - 1:8, тогда как соотношение издержек и выгод от реализации программ контроля за использованием ремней безопасности составляет по крайней мере 1:3.

Уровень использования ремней безопасности зависит от:

- a) обязательного законодательства;
- b) контроля за использованием, сопровождающегося рекламными кампаниями.

Уровень использования детских удерживающих устройств зависит от:

- a) наличия законов, обязывающих использовать детские удерживающие устройства;
- b) информирования общественности и контроля за их использованием;
- c) стимулов и учебных программ в поддержку контроля за использованием таких устройств;
- d) возможностей займов для приобретения детских удерживающих устройств.

Таким образом, для достижения и обеспечения целей более широкого использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств необходимо сочетание законодательных мер, контроля со стороны полиции, а также воспитательных и информационных кампаний.

1.4.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

Рекомендуется, чтобы в идеале программа защиты водителей и пассажиров транспортных средств включала следующие элементы:

1.4.2.1 Управление программой

Следует предусмотреть, чтобы был назначен руководитель и выделены ресурсы для всеобъемлющей программы по защите водителей и пассажиров транспортных средств всех возрастов. Такая программа должна координироваться между всеми различными заинтересованными сторонами, занимающимися вопросами безопасности и дорожного движения (отдел по безопасности дорожного движения, дорожная полиция, секторы здравоохранения, образования и страхования, средства массовой информации, изготовители транспортных средств и изготовители ремней безопасности и детских удерживающих устройств). Правительствам следует рассмотреть экономические преимущества, обусловленные использованием ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

1.4.2.2 Данные

Для оценки эффективности программы по безопасности дорожного движения важную роль играют точные данные. Весьма полезна информация о дорожно-транспортных происшествиях (например, о столкновениях) и использовании ремней безопасности и детских удерживающих устройств, поскольку она позволяет общественности и заинтересованным сторонам из частного сектора выявлять недостатки в законодательстве, системе контроля за его применением и других мероприятиях по содействию более широкому использованию ремней безопасности/детских удерживающих устройств.

Надлежащая программа сбора данных должна включать информацию о дорожно-транспортных происшествиях и числе жертв, степени использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также мероприятия по информированию общественности и формированию правильного отношения к применению устройств для защиты от травматизма. Такие данные могут использоваться для определения обоснованных целевых показателей эффективности для программы по обеспечению более широкого использования ремней безопасности/детских удерживающих устройств и выявления того, происходит ли с течением времени снижение числа жертв. Следует производить оценку осуществляемых в рамках программы мероприятий для установления факта соблюдения этих показателей, а также собирать данные о затратоэффективности политики, различных программ и стратегий.

1.4.2.3 Законодательство

- а) Оснащение транспортных средств удерживающими системами и приспособлениями для их крепления

Ремни безопасности следует устанавливать на всех сиденьях во всех механических транспортных средствах, имеющих точки для крепления, в соответствии с самыми современными утвержденными техническими нормативными положениями (например такими, которые содержатся в правилах № 14 и 16 ЕЭК ООН)¹¹. Кроме того, механические транспортные средства категории М1¹² следует оснащать по крайней мере двумя приспособлениями, каждое из которых должно состоять из двух жестких креплений и системы предотвращения вращения, для прикрепления детских удерживающих устройств. Аналогичным образом детские удерживающие устройства должны иметь по крайней мере два жестких соединительных элемента для прикрепления к точкам крепления на транспортном средстве (см., например, Правила № 14 и 44 ЕЭК ООН) 1. Большинство изготовителей транспортных средств уже устанавливают приспособления для крепления и ремни безопасности на новых транспортных средствах.

Что касается уже зарегистрированных транспортных средств, которые оснащены точками крепления, но не оборудованы ремнями безопасности, то правительствам следует предусмотреть поэтапную ретроактивную установку этих устройств.

- б) Использование удерживающих систем

Правительствам следует принять все меры в пределах своей ответственности для защиты лиц, перевозимых в механических транспортных средствах, путем введения в законодательном порядке положения об использовании соответствующих удерживающих систем для взрослых и детей и установления ответственности за использование таких систем.

- i) Ремни безопасности

Следует предусмотреть требование в отношении использования ремней безопасности во всех механических транспортных средствах на всех сиденьях (обращенных вперед и назад), которые оснащаются ремнями безопасности (как это предписано, например, статьей 7.5 Конвенции о дорожном движении 1968 года). Контроль за соблюдением этого требования и установленные санкции должны быть в достаточной степени строгими, чтобы иметь сдерживающий эффект.

Хотя могут быть предусмотрены некоторые освобождения, например по медицинским соображениям, правительствам следует проявлять осторожность в выдаче таких разрешений.

Странам рекомендуется признавать в качестве действительных на своей территории выданные другой страной официальный документ или медицинскую справку, освобождающие их владельца от использования ремня безопасности. В этом документе следует указать фамилию и имя владельца и срок действия освобождения, а также проставить международный символ, приведенный ниже.

С этой целью правительствам следует обеспечить широкое распространение информации о таком символе среди своих медицинских служб и полиции.

- ii) Детские удерживающие устройства

¹¹ Правила № 14, 16 и 44, прилагаемые к Соглашению 1958 года 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, определяют единообразные технические предписания для официального утверждения:

- Правила № 14: транспортных средств в отношении приспособлений для крепления ремней безопасности, систем креплений ISOFIX и креплений верхнего страховочного троса ISOFIX. Они предусматривают, в частности, обязательное требование в отношении оборудования транспортных средств категории М1 по крайней мере двумя положениями ISOFIX, каждое из которых должно состоять из двух жестких креплений на транспортном средстве для установки детских удерживающих устройств ISOFIX, и средством предотвращения вращения детского удерживающего устройства.

- Правила № 16: ремней безопасности и удерживающих систем, предназначенных для установки на транспортных средствах. Они касаются также официального утверждения транспортных средств в отношении установки ремней безопасности, удерживающих систем, детских удерживающих устройств или детских удерживающих систем ISOFIX.

- Правила № 44: детских удерживающих устройств, которые могут быть установлены в автотранспортных средствах.

¹² Категория М1 Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров и имеющие, помимо места водителя, не более восьми мест для сидения (см. Сводную резолюцию о конструкции транспортных средств (СР.3), документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2).



Странам следует принять законодательство, согласно которому дети должны надлежащим образом усаживаться в детское удерживающее устройство и находиться в правильном положении для сидения (устройство должно быть обращено вперед или назад). Следует в законодательном порядке установить требование, предписывающее использование детского удерживающего устройства с учетом возраста, роста и веса ребенка. Правительства могут рассмотреть возможность поэтапного введения таких устройств в зависимости от собственных потребностей.

Правительствам надлежит следить за тем, чтобы при перевозке детей в транспортных средствах использовались только официально утвержденные детские удерживающие устройства. Кроме того, им следует рассмотреть возможность запрещения продажи детских удерживающих устройств, не отвечающих стандарту, предусмотренному для их применения в транспортных средствах.

iii) Перевозка детей на передних сиденьях транспортных средств

Правительствам следует регламентировать условия перевозки детей на передних сиденьях транспортных средств категории М1. Такая регламентация уже введена в ряде стран, которые либо запрещают перевозку на переднем сиденье ребенка, не достигшего определенного возраста или определенного роста, либо разрешают ее только с использованием определенных детских удерживающих устройств или при определенных условиях.

1.4.2.4 Контроль за соблюдением правил

Контроль за использованием ремней безопасности и детских удерживающих устройств должен стать частью повседневных обязанностей дорожной полиции. Правительствам следует также рассмотреть выгоды, получаемые от регулярных и широко рекламируемых кампаний, направленных на обеспечение пользования ремнями безопасности, особенно если их приурочивать к другим рекламным кампаниям. Сотрудники полиции, ответственные за безопасность дорожного движения, должны получать надлежащую подготовку по вопросам применения правил, требующих использования удерживающих систем, а также формирования у автомобилистов соответствующих навыков и их информирования о преимуществах использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

1.4.2.5 Обучение и информирование общественности

Обучение и информирование общественности могут послужить достижению нескольких целей, например более глубокому пониманию этой проблемы общественностью и поддержке стратегий в области контроля за соблюдением правил. Рекомендуется применять воспитательные подходы, варьирующиеся от национальных кампаний, проводимых в средствах массовой информации, до формирования соответствующих навыков через посредство органов здравоохранения, учебных заведений и работодателей.

Кампании по информированию общественности могут использоваться для привлечения внимания к проблеме необходимости использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, для воспитания и информирования, а также для поддержки стратегий (например, законодательных) и усилий по контролю за соблюдением правил. В зависимости от ситуации в стране и наличия ресурсов следует обратить внимание на ориентированность кампаний по информированию общественности (например, все водители и пассажиры, пассажиры задних сидений или водители с высоким риском, молодежь мужского пола и т.д.).

По возможности следует проводить исследования для разработки наиболее эффективных ключевых сообщений и стратегий (телевидение, радио, печатные средства массовой информации) и их доведения до целевой группы (например, включать телевизионные ролики в спортивные юношеские программы). Не следует забывать о сотрудничестве с соответствующими представителями местной общины, способных преодолевать культурные барьеры, связанные с использованием ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Как минимум рекомендуется производить оценку эффективности кампаний с точки зрения их влияния на информированность, социальные установки и изменение поведения. Некоторые возможные промежуточные оценочные меры включают оценку эффективности основной задачи кампании и степени ее ориентированности на целевую аудиторию. В зависимости от местных обстоятельств и целевых групп задачи кампании должны включать разъяснение причин необходимости использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Помимо преподавателей и специалистов в области здравоохранения, к воспитательным мероприятиям следует привлекать других специалистов. Например, следует настоятельно рекомендовать работодателям учитывать экономические выгоды от снижения последствий травмирования в дорожно-транспортных происшествиях и требовать от своих работников использовать ремни безопасности. Страховщиков, занимающихся дорожно-транспортными происшествиями, следует поощрять активно поддерживать мероприятия в области безопасности дорожного движения и использования ремней безопасности через посредство информационных кампаний и других соответствующих стратегий.

Родителей и попечителей следует обстоятельно информировать о необходимости правильного использования детских удерживающих устройств, пригодного для их ребенка (в школах, медицинских учреждениях, в средствах массовой информации т.д.). Для некоторых стран и групп населения приобретение детских удерживающих устройств может оказаться экономически обременительным. В таких случаях следует предусматривать возможности займов, с тем чтобы попечители могли за небольшую плату или вообще бесплатно занимать финансовые средства для покупки детского удерживающего устройства на определенный период времени. Помимо стимулирования использования детских удерживающих устройств дополнительная выгода от подобных программ включает возможности обучения попечителей правильному использованию детского удерживающего устройства.

И наконец, правительствам следует рассмотреть вопрос о принятии мер по обучению и информированию общественности относительно размещения детских удерживающих устройств, обращенных против движения, в транспортных средствах с фронтальными подушками безопасности. Дети, помещаемые в детские удерживающие устройства, не должны находиться на сидении, оборудованном активной фронтальной подушкой безопасности.

1.4.2.6 Мониторинг и оценка

Правительствам рекомендуется постоянно оценивать эффективность программ по обеспечению более широкого использования ремней безопасности/детских удерживающих устройств и отдельных мер, в идеальном варианте посредством проведения обследований по вопросам использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств, а также анализа данных о жертвах дорожно-транспортных происшествий. Это позволяет правительствам более эффективно задействовать ресурсы, обеспечить широкое использование ремней безопасности/детских удерживающих устройств и снизить число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и травматизмом, а также доказать необходимость выделения средств для проведения таких программ.

1.5 Использование мобильного телефона

1.5.1 Контекст

Мобильным телефоном в автотранспортном средстве можно воспользоваться для целого ряда целей: например, можно предупредить аварийную службу об аварии, вызвать автомобиль технической помощи и т.д., используя многочисленные имеющиеся возможности для остановки в населенных пунктах и за их пределами, а также на автомагистралях.

Все проведенные исследования указывают на существование взаимосвязи между телефонным разговором во время вождения и повышением степени риска аварии. Действительно, водитель, находящийся за рулем своего автомобиля, должен постоянно следить за ситуацией на дороге и за условиями движения и не выполнять каких-либо действий, снижающих возможность контролировать транспортное средство или мешающих ему осуществлять маневры в процессе движения. В любой момент он должен быть в состоянии легко и незамедлительно осуществлять маневры, требующиеся в соответствующих обстоятельствах. Если

же он держит мобильный телефон в руке, то это мешает ему выполнять такие действия правильно и безопасно.

По этой причине национальным законодательством многих стран запрещено использование телефона, который необходимо держать в руке, и предусмотрены соответствующие санкции, но при этом разрешается использовать телефон, который не нужно держать в руке. Вместе с тем даже в этом случае национальное законодательство некоторых стран предусматривает, что в случае аварии водитель может быть привлечен к ответственности. По существу опасность аварии возрастает даже при использовании телефона, который не нужно держать в руке, поскольку внимание водителя в значительной мере сосредоточено на телефонном разговоре. Так, например, он меньше смотрит в зеркало заднего вида и по сторонам, обращает меньшее внимание на различные знаки и на пешеходов, особенно в городе, и т.д.

1.5.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

1.5.2.1 При движении транспортного средства

Поэтому для недопущения любой опасности дорожно-транспортного происшествия странам следует, по меньшей мере, запретить использование телефона водителем, который необходимо держать в руке, при движении транспортного средства, как это уже предписано Конвенцией о дорожном движении 1968 года (статья 8). Кроме того, следует рекомендовать соблюдать следующие правила:

- a) отключать телефон перед началом движения и оставлять его в режим приема сообщений;
- b) останавливаться в месте, подходящем для использования телефона, прослушивания или прочтения полученных сообщений, но ни в коем случае не в таких местах, представляющих опасность, как, например, аварийная полоса на автомагистрали.

Эти рекомендации должны дополняться информационными кампаниями, которые должны организовываться по возможности совместно с различными операторами телефонной связи с использованием надлежащих лозунгов, например таких, как «Водить или звонить выбирай сам», с тем чтобы привлечь внимание водителей к важности соблюдения этих правил в интересах их собственной безопасности и безопасности других пользователей автодороги.

1.5.2.2 Облегчение поиска в случае дорожно- транспортного происшествия

Пользователям мобильных телефонов следует также рекомендовать четко указывать в списке лиц, занесенных в память телефона, тех, кому надлежит звонить в случае дорожно-транспортного происшествия, с тем чтобы аварийно-спасательные службы и уполномоченные лица не тратили времени зря на поиски. Например, в некоторых странах пользователям мобильных телефонов все чаще рекомендуется сообщать при помощи международно признанного акронима «ICE» (In case of emergency (В случае крайней необходимости)) фамилию лица, с которым надлежит связаться в первую очередь, использовав для этого, например, обозначение ICE либо, если речь идет о нескольких лицах, ICE1, ICE2, ICE3 и т.д.

1.6 Управление транспортным средством в темное время суток

1.6.1 Контекст

По сравнению со светлым временем суток, в темное время суток не только существенно повышается риск дорожно транспортных происшествий, но и сами они носят намного более серьезный характер. Около 35% получающих травмы и 50% гибнущих на дорогах являются жертвами дорожно транспортных происшествий в темное время суток, хотя объем движения ночью составляет лишь треть от общего объема транспортных потоков. Это объясняется, в частности, условиями видимости (значительное снижение зрительной способности, недостаточная контрастность, ослепление, вызывающее кратковременную потерю зрения, что усугубляется слабостью или утомленностью глаз и т.д.), употреблением алкогольных напитков, стрессом и общим утомлением, которые замедляют реакцию, или же недостаточной подготовленностью к управлению транспортным средством в темное время суток. Все эти, а также многие другие факторы приводят к тому, что водитель может неверно оценивать те или иные элементы окружающей его дорожной обстановки, а следовательно, и неправильно реагировать на них.

1.6.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

- a) В связи с этим водителям следует рекомендовать соблюдать ряд следующих элементарных принципов. Несмотря на то, что некоторые из этих рекомендаций применяются также и в дневное время, они приобретают еще большее значение в темное время суток.
 - i) тщательно подготовить свое транспортное средство (в частности, проверить внешние световые приборы и обеспечить, чтобы они были чистыми) и заранее спланировать свой маршрут;
 - ii) не садиться за руль в утомленном состоянии;
 - iii) ограничивать скорость даже в условиях малоинтенсивного движения;
 - iv) не фиксировать взгляд на огнях встречных транспортных средств;
 - v) делать остановку по крайней мере через каждые два часа и - в обязательном порядке - при появлении первых признаков утомления (тяжесть в голове, пощипывание глаз, потребность в частой смене положения, онемение шеи, приступы зевоты, затруднения в удержании траектории, снижение внимания к условиям движения и знакам, провалы в восприятии окружающей обстановки и т.д.);
 - vi) водителям двухколесных транспортных средств выбирать верхнюю одежду с элементами из светоотражающих материалов (жилеты, люминесцентные подошвы, нарукавные повязки и т.д.).
- b) Что касается властей, то им следует:
 - i) активизировать работу по распространению информации о факторах риска дорожно-транспортных происшествий в темное время суток;
 - ii) проводить кампании по разъяснению настоятельной необходимости для пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств, в частности велосипедистов, быть заметными в темное время суток для других участников дорожного движения благодаря использованию существующих систем освещения на двухколесных транспортных средствах, а также светоотражающих материалов (жилеты, люминесцентные подошвы, нарукавные повязки и т.д.);
 - iii) усовершенствовать систему подготовки водителей и сдачи экзаменов на получение водительских удостоверений таким образом, чтобы добиться лучшего усвоения особенностей управления транспортным средством в темное время суток как, например, специальные визуальные приемы;
 - iv) активизировать полицейский контроль;
 - v) усовершенствовать систему обеспечения ночной визуальной ориентации на дорогах вне населенных пунктов, в частности посредством более четкого обозначения контуров дорог на поворотах за счет улучшения горизонтальной и вертикальной разметки и дорожных знаков и сигналов, использования более широких катафотов на столбах по обочинам дорог и т.д.;
 - vi) усовершенствовать в целом дорожную разметку, указатели направления движения, дорожные знаки и сигналы и т.д. путем использования светоотражающих и флуоресцентных материалов;
 - vii) проанализировать эффективность уличного освещения, особенно в местах сосредоточения информационных знаков, в частности на городских магистралях, а также в местах, где автомобилисты, водители двухколесных транспортных средств и пешеходы пользуются общей проезжей частью.

1.7 Использование огней в дневное время

1.7.1 Контекст

По статистике, значительное количество дорожно-транспортных происшествий обусловлено несвоевременным обнаружением другого транспортного средства, в частности на пересечениях дорог.

Как показало исследование, проведенное в странах региона ЕЭК ООН (14 стран в Европейском союзе), именно для улучшения видимости транспортных средств во все большем числе стран вводится обязательное требование использовать огни в дневное время на четырехколесных автотранспортных средствах. В частности, эта мера разрешена Конвенцией о дорожном движении 1968 года (статья 32.7).

Ее введение в целом вызывает серьезные возражения со стороны мотоциклистов в странах, где мотоциклисты обязаны включать в дневное время фонарь (фонари) ближнего света или дневной ходовой фонарь (дневные ходовые фонари) (специальные

огни) в соответствии с требованием, которое, впрочем, предусмотрено Конвенцией о дорожном движении 1968 года (статья 32.6).

В различных странах были проведены многочисленные изыскания и исследования по вопросу использования огней в дневное время на четырехколесных автотранспортных средствах. В частности, они позволили сделать следующие выводы:

- a) Имеются теоретические основания полагать, что использование огней в дневное время улучшает способность восприятия, особенно периферического (поскольку маневры других участников дорожного движения в поле периферического зрения водителя воспринимаются более отчетливо), и что это, следовательно, способствует предупреждению дорожно-транспортных происшествий;
- b) Выводы, сделанные в итоге исследований по оценке воздействия использования огней в дневное время, полностью совпадают и в целом показывают положительные результаты. Вместе с тем степень воздействия использования огней в дневное время различается из-за условий освещения в зависимости от географической широты страны: в северных странах воздействие значительно, чем в странах, расположенных ближе к югу. Кроме того, констатируя весьма незначительное увеличение числа дорожно-транспортных происшествий с участием мотоциклистов в дневное время по сравнению с числом ДТП с их участием за тот же период в темное время суток, некоторые исследования косвенно свидетельствуют о возможных негативных последствиях использования огней в дневное время для видимости мотоциклистов, а также наиболее уязвимых категорий пользователей, таких, как пешеходы и велосипедисты;
- c) Использование огней в дневное время могло бы уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий с участием четырехколесных автотранспортных средств в светлое время суток на 5-15%.

Таким образом, согласно некоторым исследованиям, использование огней в дневное время позволило бы повысить уровень защищенности всех участников дорожного движения, включая пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, способность восприятия которых не ухудшается, но которые, быстрее замечая приближающиеся транспортные средства, могут соответствующим образом изменить свое поведение.

Вместе с тем признается, что использование огней в дневное время приводит к увеличению расхода топлива на 0,3-1,5% в случае дневных ходовых огней и огней ближнего света, соответственно.

Наконец, во многих странах, которые уже ввели законодательство по использованию огней в дневное время, было выявлено, что уровень признания этой меры после ее введения в целом повысился.

В то же время вышеназванное исследование, проведенное в странах региона ЕЭК ООН, продемонстрировало различие подходов к вопросу о применении обязательного требования в отношении движения в дневное время с включенными огнями. Так, например, в зависимости от страны, которая ввела такую меру, обязательное требование применяется либо на постоянной основе, либо в определенные сезоны, причем иногда в обоих случаях только в некоторых местах (например, на автомагистралях).

Кроме того, это исследование показало, что другие страны также рассматривают возможность введения подобной меры в более или менее долгосрочной перспективе. В числе этих стран некоторые выбрали постепенный переход, рекомендуя в первое время водителям транспортных средств с четырьмя и более колесами включать ближний свет фар в добровольном порядке, с тем чтобы облегчить процесс перехода на их использование другими участниками дорожного движения. Другие страны предпочитают подождать обязательного введения для транспортных средств с четырьмя и более колесами требования в отношении автоматического включения дневных ходовых огней в момент запуска двигателя. Такие огни в меньшей степени ослепляют других участников дорожного движения и способствуют меньшему потреблению топлива, чем ближний свет фар. Их установка уже возможна на основании правил № 48 и 87, прилагаемых к Соглашению 1958 года 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. Вместе с тем вопрос о введении на национальном или региональном уровне соответствующего законодательства, разрешающего использование таких огней, оставлен на усмотрение самих стран.

1.7.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В свете вышеизложенного странам, которые планируют ввести использование огней в дневное время, следует провести анализ, с тем чтобы сформулировать стратегию, в наибольшей степени соответствующую их условиям, и по меньшей мере содействовать оснащению транспортных средств дневными ходовыми огнями, включающимися автоматически.

Введение такой меры, каковы бы ни были ее характер (поведенческий и/или технический) и объем (ограниченный или всеобщий), должно сопровождаться широкомасштабной информационной кампанией с использованием всех имеющихся средств массовой информации и должно стать предметом последующего всеобъемлющего анализа в целях оценки ее эффективности.

1.8 Движение в туннелях

1.8.1 Контекст

В основном правила дорожного движения, действующие в туннелях, идентичны правилам, применяемым на открытых дорогах, т.е. речь идет о соблюдении безопасной дистанции, ограничении предельной скорости и максимальной нагрузки, тщательном закреплении грузов и соответствующем предупреждении других участников дорожного движения в случае аварии или дорожного затора. Однако с учетом более серьезных последствий дорожно-транспортных происшествий в туннеле, особенно если он большой длины, соблюдение общих правил участниками дорожного движения, а также соблюдение некоторых правил поведения внутри туннеля, для того чтобы справиться с конкретной ситуацией, приобретает еще большее значение.

1.8.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

Государственные органы должны рекомендовать водителям соблюдать правила, изложенные ниже.

1.8.2.1 Особые правила, подлежащие соблюдению

Водителям, находящимся в туннелях, рекомендуется еще более внимательно, чем на открытых дорогах, слушать сообщения, передаваемые по радио на указанной частоте, с тем чтобы не пропустить любое касающееся их сообщение или указание.

При движении в туннеле, обозначенном специальными дорожными знаками (например, знаком E, 11a, определенным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года), каждый водитель должен соблюдать относящиеся к нему правила, например те, которые определены в статье 25-бис Конвенции о дорожном движении 1968 года, а именно: обязательное включение огней ближнего света, запрещение остановки (за исключением случаев чрезвычайной ситуации), запрещение разворота или движения задним ходом.

Эти правила должны также соблюдаться в туннелях, не обозначенных специальными дорожными знаками.

Кроме того, внимание водителей следует обращать на тот факт, что при движении в туннеле крайне важно:

- a) соблюдать надлежащую дистанцию (или дистанцию, предписываемую при въезде в туннель или в туннели) до впереди идущего транспортного средства. При нормальных условиях движения водители легковых автомобилей должны соблюдать дистанцию до впереди идущего транспортного средства, по крайней мере равную дистанции, которую автомобиль может пройти за 2 секунды. Для большегрузных транспортных средств такая дистанция должна быть в два раза больше (4 секунды).
- b) соблюдать требования дорожных знаков и/или дорожной разметки, запрещающих обгон. Даже при отсутствии такой разметки и/или знаков в тех случаях, когда имеется только одна полоса движения в каждом направлении, водителям следует избегать обгона.
- c) в случае водителей большегрузных транспортных средств - соблюдать запрещение обгона, которое может быть для них введено в туннелях с двумя или более полосами движения в одном направлении, если компетентные органы были вынуждены принять эту меру, в частности, по результатам проведения анализа факторов риска.

1.8.2.2 Правила поведения в конкретных ситуациях

Помимо указанных выше правил, водителям следует соблюдать изложенные ниже правила поведения без ущерба для дополнительных национальных предписаний, которые могут быть введены в отношении, например, оказания помощи пострадавшим, использования предупреждающего треугольника, использования жилета безопасности и т.д.:

- a) В случае дорожного затора:
 - i) включить сигналы предупреждения об опасности при приближении к затору;
 - ii) соблюдать достаточную дистанцию до впереди идущего транспортного средства, даже в случае медленного движения и остановки. В случае остановки дистанция между транспортными средствами должна составлять не менее 5 м, за исключением чрезвычайной ситуации;
 - iii) заглушить двигатель при полном прекращении движения;
 - iv) не покидать транспортное средство, если на это не было дано указаний со стороны компетентных органов;
 - v) следить за сообщениями по радио.
- b) В случае аварии или дорожно-транспортного происшествия с участием собственного транспортного средства:
 - i) включить сигналы предупреждения об опасности;
 - ii) для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения, по возможности, доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки.
 - iii) Если это невозможно:
 - iv) прижаться к краю дороги;
 - v) заглушить двигатель;
 - vi) покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
 - vii) принять меры для защиты зоны дорожно-транспортного происшествия или аварии;
 - viii) обратиться за помощью, предпочтительно через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям.
- c) В случае пожара с участием собственного транспортного средства:
 - i) включить сигналы предупреждения об опасности;
 - ii) для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения, по возможности, доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки.
 - iii) Если это невозможно:
 - iv) прижаться к краю дороги;
 - v) заглушить двигатель;
 - vi) немедленно покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
 - vii) принять меры для защиты зоны пожара;
 - viii) обратиться за помощью, предпочтительно через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям;
 - ix) попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.
- d) При остановке перед местом пожара на другом транспортном средстве:
 - i) включить сигналы предупреждения об опасности;
 - ii) прижаться к краю дороги;
 - iii) заглушить двигатель;
 - iv) покинуть немедленно транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
 - v) попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.

См. также по этому вопросу рекомендации, содержащиеся в пунктах 2.1.1.1.2, 2.1.1.6 b) и 2.2.3.

1.9 Безопасность на железнодорожных переездах

1.9.1 Контекст

Железнодорожный переезд означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно. В некоторых странах железнодорожные переезды включают пересечение рельсов с пешеходной дорожкой. Во всем мире еще существуют десятки тысяч переездов. При движении по ним рельсовые транспортные средства всегда обладают приоритетом по отношению к пользователям автомобильной дороги. Как раз в силу того, что эти переезды расположены на одном уровне, они являются объектами серьезной опасности, несмотря на знаки и сигналы, предупреждающие об их наличии (см. в этой связи предупреждающие знаки, предписанные Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года – приложение 1, раздел А, пункты 25, 26, 28 и 29), и - в некоторых случаях - шлагбаумы или полушлагбаумы, установленные с целью не допустить проезда пользователей дороги во время приближения или прохождения одного или более рельсовых транспортных средств. Как правило, с учетом соотношения массы железнодорожного состава и автомобиля риску подвергается главным образом автотранспортное средство. Однако могут возникнуть серьезные последствия и для железнодорожного движения в случае столкновения с грузовым автомобилем, особенно если на нем перевозятся опасные, в частности легковоспламеняющиеся, грузы.

Несмотря на все меры, принимаемые для предупреждения о наличии железнодорожных переездов и обеспечения их безопасности, ежегодно при их пересечении погибают или получают травмы большое число пользователей дороги, что происходит либо из-за несоблюдения ими правил, либо по неосторожности (например, из-за несоблюдения указаний светового или звукового сигнала, предписывающего обязательную остановку, или выезда на железнодорожный переезд пользователя дороги, не убедившегося в отсутствии приближающегося рельсового транспортного средства), либо же при попытке форсированного проезда или объезда закрытого шлагбаума или полушлагбаума. Вопреки устоявшемуся мнению большинство аварий случается по вине постоянных пользователей дороги, в частности тех, кто проживает поблизости от переезда, так как привычка слишком часто приводит к ослаблению внимания или к беспечности, что может быть смертельно опасно.

Потенциальный риск, который представляет железнодорожный переезд, зависит от интенсивности движения по автомобильной дороге или железнодорожному пути. Как правило, подавляющее большинство железнодорожных переездов располагается либо на пересечении железнодорожных путей и дорог с низкой интенсивностью движения, либо на второстепенных железнодорожных линиях. Тем не менее, для уменьшения риска столкновения на железнодорожных переездах страны предпринимают усилия для их ликвидации, начиная с наиболее опасных, посредством их замены пересечениями в разных уровнях либо просто путем их упразднения. Однако эта работа рассчитана на долгосрочную перспективу с учетом связанных с этим расходов и относительно длительных сроков разработки и реализации проектов. Кроме того, такую операцию не всегда бывает легко проводить из-за рельефа местности.

1.9.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В свете вышеизложенного рекомендуются следующие меры:

1.9.2.1 Правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при пересечении его

a) Правила поведения

Всем странам, имеющим сеть железных дорог, следует включить в свое законодательство положения статьи 19 Конвенции о дорожном движении 1968 года, определяющие правила, которые надлежит соблюдать при приближении к железнодорожному переезду или при пересечении его всем пользователям дороги, независимо от того, являются ли они пешеходами, велосипедистами, водителями мопедов, мотоциклистами или водителями механических транспортных средств с четырьмя или более колесами.

Кроме того, для обеспечения более высокого уровня безопасности странам следует запретить пользователям дороги заезжать за линию знака «Железнодорожный переезд» (см., например, знаки А, 28a или А, 28b в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года), когда к обозначенному таким образом железнодорожному переезду приближается рельсовое транспортное средство.

Некоторые страны дополняют эти правила более строгими требованиями к водителям городских и междугородных автобусов, которые обязаны останавливаться перед железнодорожными переездами, не оборудованными такими автоматическими предупредительными устройствами, как шлагбаумы, полушлагбаумы или устройства для подачи мигающих световых сигналов красного цвета. В этих странах водители школьных автобусов обязаны останавливаться перед железнодорожными переездами, независимо от того, оборудованы ли они шлагбаумами, полушлагбаумами или устройствами для подачи мигающих световых сигналов красного цвета.

b) Правила обгона

Аналогичным образом, странам следует включить в свое законодательство положения пункта 8 статьи 11 Конвенции о дорожном движении 1968 года, в котором определены правила обгона непосредственно перед железнодорожным переездом и на нем. Желательно также включить в него более строгие положения Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года.

1.9.2.2 Повышение информированности пользователей дороги

С помощью информационно-разъяснительных кампаний правительствам следует также повышать информированность пользователей дороги об опасностях, которые представляют такие железнодорожные переезды, подчеркивая важность соблюдения правил, указанных в пункте 1.9.2.1.

В дополнение к этим правилам каждой из категорий пользователей дороги следует настоятельно рекомендовать:

- a) пешеходам: использовать железнодорожные переезды только для перехода через пути и выбирать при этом кратчайший маршрут;
- b) велосипедистам, водителям мопедов и мотоциклистам: всегда пересекать железнодорожные пути под прямым углом к рельсам;
- c) водителям механических транспортных средств:
 - i) при приближении к железнодорожному переезду останавливаться независимо от того, слышат или видят ли они приближающееся рельсовое транспортное средство;
 - ii) избегать переключения передач во время пересечения железнодорожного пути;
- d) в частности, водителям транспортных средств, перевозящих грузы и пассажиров:
 - i) ознакомиться с особенностями железнодорожных переездов, расположенных по маршруту следования;
 - ii) хорошо знать габариты своего транспортного средства и перевозимого груза, с тем чтобы быть уверенными в том, что им хватит пространства для полного освобождения железнодорожного пути и его безопасного пересечения.

1.9.2.3 Инфраструктура и оборудование

Не следует располагать железнодорожный переезд на транспортных магистралях с интенсивным движением (автомагистралях и дорогах подобного рода) или на железнодорожных путях, предназначенных для движения поездов со скоростью свыше 160 км/ч.

Автоматические железнодорожные переезды следует оборудовать устройством для подачи светового сигнала красного цвета, предписывающего полную остановку, в сопровождении звуковой сигнализации; о наличии таких переездов следует заранее предупреждать с помощью соответствующих знаков в зависимости от того, оборудован ли данный переезд шлагбаумами.

В целях повышения безопасности и степени соблюдения установленных правил железнодорожные переезды могут быть оборудованы техническими системами, позволяющими осуществлять автоматический контроль. Такие системы дают возможность выявить и идентифицировать любое транспортное средство, пересекающее железнодорожный переезд после включения запрещающего светового сигнала, с тем чтобы документально доказать факт нарушения и наказать водителя.

ГЛАВА 2

Методы оказания воздействия на поведение на дороге



Поскольку большинство механических транспортных средств могут потребовать от пользователей дорог предельного физиологического и психологического напряжения, огромное значение приобретает фактор поведения. Это объясняется еще и тем, что механические транспортные средства, по всей видимости, обеспечивают мощность и скорость, выходящие за рамки целей просто перевозки. Помимо правил поведения в условиях дорожного движения (глава 1), для обеспечения безопасности движения следует мобилизовать усилия ряда социальных институтов и мотивировать их участников. Формирование поведения водителей следует начинать в раннем возрасте, т.е. родителями, в начальной и средней школах (2.1.3) и в конечном счете в процессе подготовки водителей и в ходе экзаменов на получение водительских удостоверений (2.1.1). Заблаговременные шаги в деле обучения правилам дорожного движения будут безусловно способствовать формированию безопасного поведения в подростковом и более старшем возрасте.

Оказание первой медицинской помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий должно быть включено в программу подготовки не только профессионального медицинского персонала, но и водителей (2.1.2).

Стратегии связи с общественностью и информационно-просветительские кампании должны быть направлены на то, чтобы поддерживать знания водителей на уровне современных требований и обеспечивать их бдительность на дорогах. Они также должны мобилизовывать и мотивировать родителей, школы и другие социальные институты. Кроме того, они формируют осведомленность широкой общественности, что является необходимой основой для обеспечения надлежащей безопасности дорожного движения (2.2).

Безопасное поведение водителей должно обеспечиваться с помощью контроля, проводимого полицией, и санкций, налагаемых правоприменительными органами. Особое внимание следует уделять водителям, которые умышленно нарушают правила. Следует поощрять разработку и использование всех технических средств для оказания помощи водителям в соблюдении правил (2.3).

Ассоциации жертв дорожно-транспортных происшествий, если они согласятся на это, могут оказать пользу в обучении и в просветительских кампаниях для доведения до общественности информации о тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

2.1 Обучение участников дорожного движения

В этом пункте содержатся требования, касающиеся специальной подготовки, позволяющей выдавать различные типы водительских удостоверений (2.1.1), требования к обучению для получения свидетельств о навыках оказания первой медицинской помощи медицинскими работниками и водителями (2.1.2) и вопросы общего обучения, которое должно обеспечиваться родителями, а также начальными и средними школами (2.1.3)

2.1.1 Профессиональное обучение вождению автомобиля

2.1.1.1 Водительское удостоверение

Принятие законодательства, касающегося выдачи водительских удостоверений, является необходимым элементом процесса улучшения поведения водителей, в частности благодаря проверке навыков вождения в ходе экзамена на получение водительского удостоверения. Для удовлетворения этих требований безопасности дорожного движения необходимы, в частности, установление минимальных условий, при которых может быть выдано водительское удостоверение; определение знаний, умений и навыков, связанных с управлением механическими транспортными средствами; построение экзамена по вождению с учетом этих концепций; и определение минимальных норм в отношении физической и психической способности управлять этими транспортными средствами. В то же время следует обращать особое внимание на возможные средства достижения этих целей в области безопасности дорожного движения, например те, которые позволят постепенно предоставлять доступ к другим категориям водительских удостоверений, проверять, по-прежнему ли водители обладают требуемыми навыками, и бороться со всеми возможными способами мошенничества.

В этом контексте следует в большей мере учитывать положение разных групп водителей, для которых характерны особые потребности (инвалиды и пожилые лица) и риски (молодые водители) с точки зрения выдачи водительских удостоверений или обучения правилам безопасности дорожного движения. Стремясь уменьшить, в частности, слишком высокий риск дорожно-транспортных происшествий в случае начинающих водителей, ряд стран успешно ввели систему постепенного, начиная со школьного возраста, предоставления доступа к различным категориям водительских удостоверений в сочетании с особыми требованиями и непрерывным обучением.

К водителям, совершившим серьезные нарушения правил дорожного движения, безусловно, должны применяться санкции, соразмерные степени серьезности совершенного нарушения, но к ним следует также проявлять особое внимание в плане их реабилитации, например посредством разработки специальных программ для этой категории нарушителей. В странах, где такие программы уже имеются, результаты являются весьма обнадеживающими, поскольку они выражаются, в частности, в сокращении числа случаев повторных правонарушений. Странам, которые дополнительно используют систему удостоверений с испытательным сроком или систему удостоверений с начислением штрафных баллов, следует использовать выгоды, связанные с такими курсами реабилитации, и обеспечить их надлежащее прохождение водителями, совершившими нарушения, в качестве условия возвращения удостоверения после его изъятия.

2.1.1.1.1 Водительские удостоверения и Конвенция о дорожном движении 1968 года

Поправки, внесенные в Конвенцию о дорожном движении 1968 года и вступившие в силу 28 марта 2006 года, ввели целый ряд новых положений, касающихся национальных и международных водительских удостоверений, с целью унификации на международном уровне

требований к национальным водительским удостоверениям, а также уточнения статуса международных водительских удостоверений (которые признаются действительными только при условии предъявления вместе с соответствующими национальными водительскими удостоверениями). Эти поправки вводят новые положения, касающиеся:

- a) условий выдачи национальных водительских удостоверений;
- b) унификации содержания как национальных, так и международных водительских удостоверений, например в отношении обязательных и необязательных сведений, категорий и подкатегорий транспортных средств (с пиктограммами), на которые может распространяться действие водительских удостоверений, и т.д.

Соответствующие положения содержатся в статьях 41 и 42 пересмотренной Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Для достижения максимальной унификации водительских удостоверений на международном уровне странам, которые еще не являются Договаривающимися сторонами этой Конвенции, рекомендуется ввести на своей территории положения, касающиеся национального водительского удостоверения.

Кроме того, Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 года рекомендуется признавать водительские удостоверения, выданные в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1968 года.

Независимо от этих мер, страны должны уделять особое внимание мошеннической практике, которая заключается в выдаче международных водительских удостоверений организациями, не уполномоченными на то национальными властями, в том числе через Интернет.

2.1.1.1.2 Водительские удостоверения и движение в туннелях

Экзамены (теоретические) на получение водительских удостоверений для всех категорий транспортных средств должны включать вопросы, касающиеся особых правил движения в туннелях, обозначенных специальными дорожными знаками (статья 25-бис Конвенции о дорожном движении 1968 года), а также правильного поведения участников дорожного движения в особых ситуациях, например, в случае неисправности транспортного средства, дорожного затора, дорожно-транспортного происшествия или пожара в туннеле (см. пункты 1.8.2.1 и 1.8.2.2).

2.1.1.2 Общие принципы профессионального обучения

- a) Профессиональное обучение водителей следует основывать на следующих основных соображениях:
 - i) поведение водителей играет важную роль в дорожно-транспортных происшествиях и их предотвращении;
 - ii) минимальные требования, предъявляемые на экзаменах по вождению, изложены в Соглашении о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), заключенном в Женеве 1 апреля 1975 года;
 - iii) для обеспечения соблюдения по крайней мере этих минимальных требований необходимо соответствующее обучение;
 - iv) в методах обучения следует всегда учитывать достижения в области обучения и прикладной психологии с тем, чтобы они соответствовали современным требованиям и местным условиям;
 - v) в целях повышения уровня обучения следует поощрять проведение координационных совещаний для установления связи между представителями учебных заведений, занимающихся обучением вождению, инструкторами и компетентными органами, организующими проведение экзамена по вождению.

- b) Требования, содержащиеся в настоящей рекомендации, следует рассматривать как минимальные, и правительствам следует стремиться к тому, чтобы по возможности дополнить их с учетом таких существующих методов обучения, как, например, модули профессиональной подготовки при помощи компьютерных средств и использование автомобильных тренажеров.
- c) Правительствам рекомендуется принимать любые необходимые меры, направленные на обеспечение такого положения, при котором обучение водителей проводилось бы по возможности в соответствии с минимальными требованиями, определенными в пунктах 2.1.1.3, 2.1.1.5 и 2.1.1.6 ниже.

2.1.1.3 Инструкторы

Профессиональное обучение осуществляют только инструкторы, допущенные компетентными национальными органами в соответствии с условиями, перечисленными в приложении 4 к настоящей Сводной резолюции. Подготовку, осуществляемую в некоторых странах инструкторами-практикантами, следует проводить под личным контролем профессионального инструктора, который несет за это прямую ответственность.

2.1.1.4 Транспортные средства, используемые для обучения

- a) Используемые для практического обучения автотранспортные средства, за рулем которых находится ученик, следует оборудовать таким образом, чтобы инструктор в той степени, в которой это необходимо для предупреждения дорожно-транспортных происшествий, имел возможность взять управление на себя.
- b) Спереди и сзади на транспортных средствах следует наносить знак, четко указывающий на то, что данные транспортные средства используются для обучения.

2.1.1.5 Обучение

- a) Обучение следует организовывать таким образом, чтобы оно способствовало выработке правильных действий и поведения во всевозможных дорожных ситуациях, охватывало все вопросы, указанные в приложении 4, и соответствовало методам, изложенным в приложениях 5 и 6 к настоящей Сводной резолюции, по меньшей мере в том объеме, который необходим для сдачи теоретических и практических экзаменов на получение водительского удостоверения, и давало ученику возможность принимать меры с учетом опасностей, связанных с дорожным движением, и осознавать, что риск ДТП особенно высок в первые годы вождения.
- b) В процессе обучения водителей, о котором говорится в подпунктах а) и с), инструкторов следует стимулировать к тому, чтобы они, в частности:
 - i) максимально использовали активные методы обучения и современные учебные пособия (см. подпункт b) пункта 2.1.1.2 выше), включая при необходимости площадки для обучения вождению транспортных средств определенных категорий во внедорожных условиях;
 - ii) приспосабливали свои методы обучения к каждому ученику таким образом, чтобы поощрять его активное участие;
 - iii) разрабатывали методы систематического обучения, сочетающие теоретическую и практическую подготовку по конкретным аспектам вождения и безопасного поведения, для ограничения и даже устранения вероятности риска.
- c) Для осуществления теоретической подготовки следует обеспечивать наличие подходящих помещений, учебных пособий и оборудования, определенных в учебных планах и программах обучения.

2.1.1.6 Обучение вождению тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей

- a) Помимо обучения, связанного с получением водительского удостоверения, рекомендуется, чтобы водители тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей, проходили дополнительную подготовку до получения доступа к профессии. Курс такой подготовки следует проходить периодически через каждые пять лет.
- b) Программами подготовки этих водителей следует охватывать отдельные специфические аспекты поведения в туннелях. Кроме того, крайне важно, чтобы эти водители обладали знаниями по вопросам безопасности транспортных средств и их оборудования. В частности, этим водителям следует уметь правильно пользоваться огнетушителем

2.1.1.7 Контроль

Для обеспечения соблюдения положений пунктов 2.1.1.3-2.1.1.6 выше компетентным органам следует регулярно проводить соответствующий контроль.

2.1.2 Обучение методам оказания первой помощи

- a) Следует принимать надлежащие меры для обеспечения того, чтобы кандидаты на получение водительских удостоверений были должным образом обучены правилам поведения на месте дорожно-транспортного происшествия, с тем чтобы свести к минимуму опасность для жизни или здоровья на месте происшествия.
- b) Следует содействовать тому, чтобы водители и другие участники дорожного движения на добровольной основе приобретали навыки оказания первой помощи через учебные курсы, средства массовой информации или с использованием любых других подходящих возможностей.

2.1.3 Обучение детей безопасному поведению на дорогах

Формирование у детей навыков собственной защиты является необходимостью, однако это не должно влечь за собой какую-либо правовую ответственность родителей или детей. Эти первые шаги в обучении безопасности на дорогах будут способствовать формированию безопасного поведения в подростковом и более старшем возрасте.

Поэтому основные принципы безопасности на дорогах следует внушать детям с самого раннего возраста, с тем чтобы они знали, что означает безопасное поведение на дорогах. В этих целях следует принять необходимые меры, направленные на поощрение обучения детей безопасному поведению на дорогах и обеспечить, чтобы оно предоставлялось, по возможности, в соответствии с принципами и положениями, закрепленными в приложении 8 настоящей Резолюции. При этом в любом случае следует ориентироваться на возможности детей (например, обусловленные возрастом и уровнем развития) и надлежит руководствоваться следующими принципами:

- a) Основная цель обучения безопасному поведению на дорогах состоит:
 - i) в передаче знаний, необходимых для понимания правил дорожного движения и для безопасного поведения на дорогах и улицах;
 - ii) в обучении детей, направленном на формирование навыков безопасного поведения в конкретных дорожно-транспортных ситуациях;
 - iii) в развитии чувства осознания важности и полезности соблюдения правил и мер в области безопасности дорожного движения. В этих целях важно, чтобы взрослые служили хорошим примером детям.
- b) Для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, оно должно проводиться на систематической и постоянной основе в дошкольных учреждениях, в начальных и средних школах, во время внешкольных мероприятий и в процессе послешкольного образования. Должны приниматься все меры по обеспечению активного участия детей в процессе обучения, по налаживанию сотрудничества с родителями и привлечению их

к этой работе, с тем чтобы усилия родителей стали неотъемлемой частью процесса обучения детей, особенно в раннем возрасте.

- c) Обучение безопасному поведению на дорогах может проводиться не только в качестве отдельного предмета, но и как составная часть более общих задач, направленных на воспитание детей и подростков в духе уважения основных ценностей человека в его повседневной жизни. Кроме того, оно должно прививать молодым людям чувство уважения к разумному, осторожному и обдуманному поведению не только при вождении транспортного средства, но и в повседневной жизни, в особенности когда это касается других людей. Для того чтобы обучение имело максимальный воспитательный эффект, оно не должно ограничиваться изучением только правил дорожного движения, а должно охватывать, например, практические навыки, знание правил безопасности и положительное к ним отношение с точки зрения предметов технического характера, этики и социологии.
- d) Безопасность детей по пути в школу и из школы основана на аналогичных принципах и характерных особенностях во многих странах. Поэтому в качестве одной из тем в школьных учебных программах особое внимание следует уделять воспитанию детей в духе международного сотрудничества и дружбы.

2.2 Повышение уровня информированности/связь с общественностью

2.2.1 Контекст

С учетом того, что подавляющее большинство ДТП связаны с несоответствующим поведением участников дорожного движения, требуется задействовать все средства для изменения такого поведения и, следовательно, обращения вспять тенденции к превращению дорожно-транспортных происшествий в обычное явление. Одно из таких средств - это повышение уровня информированности участников дорожного движения об опасностях, которые возникают на дорогах, и рисках, с которыми они могут столкнуться в случае несоблюдения установленных правил. В этом смысле уже предусмотрен механизм, который в настоящее время требуется для обеспечения безопасности дорожного движения. Речь идет о связи с общественностью, осуществляемой, в частности, через прессу, радио и телевидение, которые во всех отношениях могут способствовать реализации кампаний по безопасности дорожного движения. Однако для обеспечения эффективности этих кампаний и выполнения поставленных перед ними задач важно разработать стратегии связи с общественностью.

Вместе с тем следует отметить, что связь с общественностью сама по себе в отрыве от других мер в принципе не позволяет изменить поведение участников дорожного движения (если речь не идет о моментальном результате, получаемом в контексте конкретного мероприятия). Поэтому информационные кампании должны вписываться в более глобальные стратегии изменения поведения участников дорожного движения. Все оценки таких кампаний свидетельствуют о том, что информирование приводит к наиболее эффективным результатам в тех случаях, если оно сопровождается принятием других мер (введением новых нормативных положений, благоустройством автодорожной сети, усилением полицейского контроля и т.д.). В этих случаях подобные действия усиливают друг друга. Кроме того, следует отметить, что связь с общественностью никогда не должна рассматриваться в качестве предлога для отказа от принятия других мер по обеспечению безопасности, которые могут оказаться еще более эффективными.

2.2.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ СТРАТЕГИЙ СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ

Под кампаниями по безопасности дорожного движения подразумевается комплекс мер по обеспечению связи с общественностью, которые направлены на стимулирование надлежащего поведения участников дорожного движения либо на изменение их неправильного поведения, которое они демонстрировали до принятия соответствующих мер.

Для обеспечения эффективной связи с общественностью ответственным органам рекомендуется:

- a) посвятить этой задаче достаточное время и выделить достаточные финансовые средства для анализа существующих проблем и разработки стратегии с целью определения темы или тем предстоящих кампаний;
- b) заниматься одной и той же темой в течение продолжительного периода времени, чтобы пропагандируемая идея была услышана и понята;
- c) сконцентрироваться на ограниченном числе серьезных проблем, к решению которых можно подойти с различных сторон, например на проблемах управления транспортным средством в состоянии опьянения, соблюдения скорости, соблюдения дистанции между транспортными средствами, использования ремней безопасности, использования защитных шлемов, безопасности пешеходов, двухколесных транспортных средств и т.д.;
- d) определить перспективу проведения кампаний по соответствующим элементам, лежащим в основе поведения конкретного типа;
- e) передавать сообщения таким образом, чтобы получатель почувствовал, что они затрагивают его интересы и чтобы они стимулировали его к размышлению и в итоге к изменению своего поведения;
- f) излагать информацию таким образом, чтобы она была доступной для понимания, воспринималась в качестве уместной и недвусмысленно указывала на то, каким поведение должно быть (или на необходимость изменения нынешнего поведения);
- g) выбирать адекватные информационные каналы. В соответствии с целью конкретной кампании, ее масштабами и содержанием сообщений выбираются средства, имеющиеся в тех областях, где демонстрируется соответствующее поведение (например, плакаты, информационные щиты на обочине дороги), и/или средства, которые невозможно игнорировать (например, показ телевизионных рекламных роликов, целенаправленное распространение брошюр). Информационные средства, стимулирующие - после получения соответствующих сообщений - дискуссию и диалог, доказали свою эффективность (например, интерактивные телевизионные или радиопередачи, конкурсы или обсуждение информационных брошюр с участием родителей либо учителей, способствующие усилению воздействия сообщений);
- h) обеспечить связь с общественностью на различных уровнях (с широкой общественностью и различными целевыми группами в разбивке по возрасту, профессии, виду используемого транспорта и т.д., а также использование механизмов последующей передачи сообщений);
- i) систематически проводить в ходе и после каждой кампании оценку ее воздействия с точки зрения информированности и последующего изменения поведения.

2.2.3 ОСОБЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ

В целях повышения уровня информированности участников дорожного движения по вопросу о безопасности в туннелях следует регулярно организовывать информационные кампании в сотрудничестве с основными партнерами.

- a) Такие кампании должны быть направлены на стимулирование правильного поведения участников дорожного движения при въезде в туннель, при проезде через него или при возникновении особых ситуаций, например, в случае поломки транспортного средства, затора, дорожно-транспортного происшествия и пожара, а также на ознакомление с имеющимся в туннелях оборудованием для обеспечения безопасности. В этой связи целесообразно напомнить подлежащие соблюдению правила поведения, содержащиеся в пункте 1.8.2.
- b) Соответствующую информацию в рамках таких кампаний следует, в частности, вывешивать на площадках отдыха, находящихся перед туннелями, и на въезде в туннель, где движение останавливается (например, в местах взимания платы за проезд).

2.3 Информация для участников дорожного движения

2.3.1 Информация для участников международного дорожного движения

2.3.1.1 Контекст

Постоянный рост интенсивности международного дорожного движения требует от всех стран, особенно от стран транзита или стран, которые принимают большое количество туристов, обеспечивать предоставление транспарентной информации об особых правилах дорожного движения, действующих на их территории. Эти правила касаются, в частности:

- a) общих правил дорожного движения, таких, как:
 - i) ограничения скорости по категориям транспортных средств и дорог;
 - ii) использование ремней безопасности или защитных шлемов водителями и пассажирами двухколесных транспортных средств;
 - iii) допустимый максимальный уровень (допустимые максимальные уровни) содержания алкоголя в крови по категориям водителей.

b) оборудования, требующегося на борту транспортных средств

Если на территории какой-либо страны устанавливается обязательное требование для ее граждан в отношении использования на транспортных средствах специальных устройств, призванных повысить безопасность дорожного движения, таких, например, как предупреждающий треугольник и/или жилет безопасности, то нередко требование наличия таких устройств на борту транспортных средств предъявляется и к иностранцам, въезжающим на территорию данной страны. Что касается специального оборудования, наличие которого на борту транспортных средств может требоваться в целях соблюдения правил поведения, то следует применять положения пункта 5.3 настоящей Резолюции.

Как известно, в соответствии с положениями пункта 6 приложения 1 к Конвенции о дорожном движении 1968 года Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск на свою территорию любого автомобиля, иного, чем двухколесное транспортное средство, наличием устройства, предназначенного для предупреждения об опасности. Этим устройством может быть предупреждающий треугольник (см. пункт 5.3.1.1) или какое-либо другое устройство, предписанное в стране регистрации транспортного средства. Из этого следует, что во исполнение вышеуказанной Конвенции от водителя транспортного средства, оборудованного таким устройством, нельзя дополнительно требовать, когда он направляется в какую-либо страну, также являющуюся Договаривающейся стороной Конвенции, наличия предупреждающего треугольника, если это устройство не требуется в стране происхождения.

2.3.1.2 Рекомендации

В упомянутых в пунктах a) и b) случаях странам следует принимать все соответствующие меры для информирования иностранных водителей о действующих правилах, с тем чтобы они не были безосновательно обвинены в нарушении правил. Такая информация может предоставляться различными способами, в частности с помощью рекламных щитов, установленных на границах, брошюр на нескольких языках, распространяемых в пограничных пунктах, и т.д.

В то же время, прежде чем направиться в ту или иную страну, водителям также следует заблаговременно ознакомиться с особыми правилами, действующими в данной стране. Для этого страны должны облегчать задачу участников дорожного движения, предоставляя в их распоряжение, в частности через свои посольства, туристические агентства, вебсайты Интернета, посвященные их стране, и т.д., всю информацию, необходимую для соблюдения этих правил, включая требования, обуславливающие допуск к участию в международном дорожном движении по их территории, например международное водительское удостоверение, наличие на транспортных средствах отличительного знака страны, устанавливаемого сзади, и т.д.).

2.3.2 Информация, касающаяся состояния дорог и дорожного движения

2.3.2.1 Контекст

В целях повышения безопасности движения важно информировать участников дорожного движения о состоянии дорог и дорожного движения, в частности о сложных погодных условиях или серьезных затруднениях дорожного движения, ожидающихся, например, при выезде или возвращении в выходные дни или в период отпусков, с чем они могут столкнуться на планируемом маршруте или что им мешает после начала поездки.

2.3.2.2 Рекомендации

Информацию, касающуюся состояния дорог и дорожного движения, следует широко распространять по обычным информационным каналам (в частности, по радио, через Интернет, прессу, телевидение), с тем чтобы заинтересованные участники дорожного движения могли принимать решения и готовиться к поездке с полным знанием дела. В случае наступления указанных событий такие сведения должны передаваться в режиме реального времени по радио, через устройства электронной навигации, которые находят все более широкое применение на борту транспортных средств, щитов с изменяющимся сообщением и т.д.

Наряду с этим, когда речь идет о международных автомагистралях, странам, особенно соседним, следует обмениваться информацией:

- a) о выявленных серьезных затруднениях дорожного движения (заторы или аварии на дорогах);
- b) о закрытии соответствующей автомагистрали для движения на длительный период (например, в связи со строительными работами или стихийным бедствием);
- c) об отмеченных значительных задержках на границах.

Компетентные органы различных стран должны подробно определять объем такой информации и формы ее передачи.

2.3.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ О ВРЕДНОМ ВОЗДЕЙСТВИИ НЕКОТОРЫХ ЛЕКАРСТВЕННЫХ ПРЕПАРАТОВ, ПРИЕМ КОТОРЫХ ОТРИЦАТЕЛЬНО СКАЗЫВАЕТСЯ НА СПОСОБНОСТИ УПРАВЛЯТЬ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

- a) Правительствам рекомендуется предпринять необходимые шаги для надлежащего предупреждения водителей транспортных средств о воздействии или даже опасных последствиях приема некоторых лекарственных препаратов, которые отрицательно сказываются на способности управлять транспортным средством.

Такая предупреждающая информация должна предоставляться на различных этапах:

- i) врачом, прописавшим лекарственный препарат (лекарственные препараты);
 - ii) аптекарем, независимо от того, продается лекарственный препарат по рецепту или без него;
 - iii) посредством указания на упаковке соответствующего лекарственного препарата, на которой должны четко проставляться предупреждающая надпись и изображенное ниже предупреждающее условное обозначение.
- b) Аналогичным образом следует предусмотреть, чтобы изображенное ниже условное обозначение проставлялось производителями на лекарственных препаратах, употребление которых отрицательно сказывается на способности управлять транспортным средством:

ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕЕ УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ



2.4 Проверки и штрафные санкции

2.4.1 Контекст

Практический опыт наглядно показывает, что регламентирующие меры приобретают еще большую действенность, если их применение должным образом контролируется, т.е. если обеспечена максимально возможная вероятность выявления и наказания нарушителей.

2.4.1.1 Роль проверок

Усиленное наблюдение способствует как выявлению и наказанию водителей, поведение которых является источником опасности на дороге, так и позитивному воздействию на поведение всех участников дорожного движения. Оно позволяет также оценивать уровень соблюдения правил участниками дорожного движения в отношении каждого контролируемого требования.

Таким образом, проверки на дорогах играют одновременно карательную и превентивную роль. Они могут также играть воспитательную роль, например в тех случаях, когда водителям можно продемонстрировать видеозаписи только что совершенных ими нарушений, сделанные при помощи видеокамер из полицейских автомобилей. Такой тип контроля позволяет заставить водителей, нарушающих правила дорожного движения, непосредственно оценить свое собственное поведение и тот риск, которому они подвергают себя и других.

Оценке эффективности проверок во времени и сбору полезных сведений для разработки планов проверок способствуют также их количество и частота.

Вместе с тем следует отметить, что улучшение поведения, достигаемое благодаря наблюдению, зачастую сохраняется лишь до тех пор, пока не притупляется острота осознания риска. Поэтому важным сдерживающим фактором является частота проверок. Однако, поскольку было бы нереалистично пытаться организовать постоянное наблюдение всегда и повсюду за каждым водителем, по всей видимости, важно усилить влияние контроля за счет сочетания двух типов наблюдения: во первых, более заметного, который предается широкой гласности, и, во вторых, более скрытого. Важно, чтобы участники дорожного движения знали о том, что они могут подвергнуться проверке в любом месте и в любой момент, и это должно заставлять их быть более бдительными и постоянно соблюдать правила дорожного движения.

2.4.1.2 Политика контроля на дорогах

С учетом ограниченных средств, которыми, как правило, располагают силы полиции, важно нацелить проверки на выявление основных причин гибели и серьезных травм на автомобильных дорогах (в частности, несоблюдение ограничений скорости, вождение в состоянии алкогольного опьянения, неиспользование удерживающих приспособлений или защитных шлемов); при этом не следует, однако, забывать о других причинах, например, о плохом состоянии транспортных средств. Для этой цели по возможности следует использовать автоматизированные системы, которые позволяют постоянно контролировать водителей, и в то же время проводить эпизодические проверки и широкомасштабные операции.

Подготовка программ контроля, которые должны подвергаться регулярной оценке, а при необходимости и корректировке в зависимости от информации, полученной в результате анализа итогов предыдущих проверок, позволяет их оптимизировать. Для этого необходимо разрабатывать такие программы, в частности, на основе данных местной статистики дорожно-транспортных происшествий:

- а) с учетом фактора времени, с тем чтобы определить временные промежутки, на которые необходимо обратить первоочередное внимание;

- b) с учетом фактора места, с тем чтобы можно было определить маршруты или зоны с повышенным риском дорожно-транспортных происшествий, которые должны стать объектом особого контроля.

В неприоритетных зонах предпочтительно проводить выборочные проверки.

Операции по контролю необходимо комбинировать с информационными кампаниями, призванными повысить понимание участниками дорожного движения важности - с точки зрения безопасности - соблюдения правил, являющихся предметом контроля, и его обоснованности. Участники дорожного движения должны знать о том, что они могут подвергнуться проверке в любом месте и в любой момент.

Важно также напомнить о том, что проверки будут более эффективными и приемлемыми при наличии доверия к ним со стороны участников дорожного движения, а для этого действующие правила дорожного движения и дорожные знаки и сигналы должны соответствовать дорожным условиям.

2.4.1.3 Роль санкций и другие меры принудительного характера

Цель карательной системы состоит не только в наказании нарушителей и при необходимости отстранении их от участия в дорожном движении, но и в том, чтобы научить участников дорожного движения правильно вести себя на дороге и соблюдать правила движения. Кроме того, санкции следует разработать таким образом, чтобы они выполняли также педагогическую функцию, например, посредством сокращения периода времени между совершением нарушения и назначением наказания, обеспечения соответствия строгости наказания степени серьезности нарушения и/или разработки альтернативных санкциям мер либо дополняющих санкции мер.

Программы перевоспитания для нарушителей-рецидивистов также позволяют обеспечить осознание нарушителями того риска, которому они подвергают и себя, и других.

2.4.1.4 Технические средства, помогающие водителям соблюдать правила

Наконец, хотя это и нельзя отнести к числу проверок на дорогах как таковых, которые осуществляются силами полиции или жандармерии либо другими компетентными службами, следует упомянуть о технических средствах, которые на разных уровнях облегчают соблюдение правил дорожного движения водителями. Это могут быть:

- a) приборы на борту транспортного средства (например, датчик незастегнутого ремня безопасности, система предотвращения запуска двигателя при наличии паров алкоголя, регулируемый ограничитель скорости и т.д.);
- b) элементы дорожной инфраструктуры (например, дорожная разметка и/или световые приборы, устанавливаемые с равными интервалами в туннелях и помогающие водителю держать достаточную безопасную дистанцию между транспортными средствами...); или
- c) приборы, устанавливаемые у дороги и показывающие, например, на соблюдение или несоблюдение водителем установленного ограничения скорости.

Эти и другие приспособления, которые можно было бы рассматривать в качестве вспомогательных средств, заслуживают особого внимания со стороны компетентных органов.

Кроме того, важно, чтобы дорожные знаки (вертикальные знаки или дорожная разметка) либо другие дорожные технические средства строго соответствовали техническим предписаниям, предусмотренным нормативными требованиями, и поддерживались в хорошем состоянии.

2.4.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В свете вышеизложенного рекомендуется применять следующие меры:

2.4.2.1 Меры, подлежащие принятию

- a) Разрабатывать планы проверок в целях определения и применения оптимальных стратегий. Для этого следует проводить дорожные проверки в достаточном количестве, с использованием надлежащих средств и приспособлений, и широко их рекламировать. В частности, речь идет о выполнении превентивной функции и создании ощущения у любого участника дорожного движения, что он может подвергаться постоянному контролю.
- b) В числе правил, которые должны стать предметом контроля, обращать повышенное внимание на следующие факторы:
 - i) превышение допустимых максимальных значений скорости;
 - ii) использование удерживающих средств или защитного шлема;
 - iii) вождение под воздействием алкоголя и/или наркотиков;
 - iv) несоблюдение дистанции между транспортными средствами;
 - v) несоблюдение нормативных положений, касающихся продолжительности периодов управления и отдыха профессиональных водителей.
 - a. В связи с контролем скорости следует:
 - i. как можно чаще использовать автоматические (стационарные и передвижные) приборы;
 - ii. в первую очередь осуществлять контроль не только в местах с повышенным риском дорожно-транспортных происшествий, но также в тех местах, где их последствия оказываются наиболее серьезными (например, вблизи школ, в туннелях, в зоне дорожных работ);
 - iii. запретить установку и использование детекторов радарного контроля и оснастить силы полиции приборами, позволяющими их обнаруживать.
 - b. В связи с удерживающими устройствами или защитными шлемами:
 - i. на постоянной основе осуществлять проверки на предмет их неиспользования;
 - ii. несколько раз в год систематически организовывать целенаправленные акции контроля, охватывающие достаточно длительный период (по крайней мере, несколько дней) и при необходимости проводить их совместно с другими акциями.
 - c. В отношении алкоголя и веществ:
 - i. увеличить число проверок в наиболее критических точках и в наиболее критические часы, особенно ночью и в конце недели;
 - ii. санкционировать и совершенствовать выборочные проверки.
 - d. В отношении дистанции между транспортными средствами: повысить интенсивность контроля, в частности на автомагистралях и в туннелях.
 - e. В отношении продолжительности управления транспортным средством и отдыха: эффективно и регулярно контролировать продолжительность управления транспортным средством и отдыха, определенную соответствующими международными и национальными нормативными положениями, применимыми к профессиональным водителям транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов как на дорогах, так и на предприятиях, в частности на основе использования данных, регистрируемых контрольным прибором, именуемым тахографом, которым оснащены транспортные средства.
- c) Обеспечить максимальную безопасность в туннелях за счет проведения эпизодических или автоматических проверок большегрузных транспортных средств различными методами (например, рентгеновский контроль, использование приспособлений, позволяющих выявлять факт перегрузки, устройств выявления перегрева двигателя или тормозов) перед въездом в протяженные туннели с длинными и крутыми подъездными участками и т.д.
- d) Использовать средства контроля, официально утвержденные и периодически проверяемые компетентными службами, во избежание любых сомнений относительно достоверности зарегистрированных данных или значений.
- e) Обеспечивать подготовку всех лиц, уполномоченных проводить проверки.

2.4.2.2 В отношении санкций:

- a) обеспечить, чтобы выявляемые нарушения влекли наказания оперативно и сообразно степени серьезности совершенного деяния, с тем чтобы применяемое наказание действительно имело сдерживающий эффект;
- b) обеспечить, чтобы водитель, совершивший нарушение, не имел возможности уклониться от ответственности;
- c) наладить международное сотрудничество в вопросах межгосударственного обмена информацией о нарушениях, совершенных водителями за пределами стран постоянного проживания, с тем чтобы водитель действительно был наказан.

2.4.2.3 Меры, касающиеся водителей

- a) Организовать курсы или разработать программы, направленные на обучение и воспитание участников дорожного движения в целях формирования устойчивых моделей поведения, особенно для водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, водителей, неоднократно нарушавших ограничения скорости либо совершивших другие серьезные нарушения, повлекшие за собой аннулирование либо признание недействительным их водительского удостоверения. Программы этих курсов следует корректировать с учетом характера повторного нарушения и составлять таким образом, чтобы нарушители осознавали общественную значимость создаваемого ими риска, для снижения вероятности рецидивов опасного поведения. Такие курсы могут быть также использованы для ознакомления с проблемой агрессивного поведения на дороге - явление, которое вызывает серьезную озабоченность, поскольку оно становится все более распространенным.
- b) Развивать и поощрять использование всех технических возможностей, помогающих водителям соблюдать правила дорожного движения.

2.5 Обязательное страхование гражданской ответственности в отношении транспортных средств

2.5.1 Контекст

Опыт ряда стран показывает, что наиболее эффективным способом воздействия на поведение участников дорожного движения является применение многостороннего подхода. В частности, применительно к нарушителям правил дорожного движения, по всей видимости, лучшие результаты достигаются сочетанием мер уголовного и административного принуждения с мерами экономического воздействия.

Для оказания экономического воздействия довольно часто применяется страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства. Использование такого страхования позволяет, во первых, гарантировать возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу жертв дорожно-транспортных происшествий, и, во вторых, применять механизм экономического воздействия на виновных (виновного) в причинении вреда, независимо от того, являются ли они владельцами и/или водителями транспортных средств.

Во многих странах законодательством предусмотрено, что страхование гражданской ответственности является обязанностью владельца транспортного средства и обязательным требованием, которое должно быть выполнено до регистрации транспортного средства, позволяющей допустить его к участию в дорожном движении.

Гарантия выплаты возмещения жертвам дорожно-транспортных происшествий приобретает все большее значение, особенно на международном уровне, с учетом роста объема трансграничного движения (международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также частных поездок). Одним из примеров успешного решения этой проблемы служит международная система страхования гражданской ответственности в отношении транспортных средств (система «Зеленая карта»)¹³.

Существует несколько видов стимулов/санкций для застрахованных лиц. Одним из важнейших инструментов экономического воздействия на поведение застрахованного лица (владельца транспортного средства) при страховании

¹³ По этому вопросу см. приложение I к Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок от 30 апреля 2004 года (TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4).

гражданской ответственности является система коэффициентов бонус-малус, используемая страховщиками при расчете стоимости страховой премии, т.е. суммы, которую застрахованное лицо (владелец транспортного средства) обязано заплатить при заключении договора страхования.

Коэффициенты бонус-малус уменьшают или увеличивают сумму страховой премии: понижающий коэффициент (на латинской языке слово «bonus» означает «хороший») применяется в том случае, если в течение ряда лет - их число определяется страховщиком - не поступило никакого страхового требования за ущерб, нанесенный застрахованным лицом. В противном случае применяется повышающий коэффициент (на латинском языке слово «malus» означает «плохой»).

Другой способ использования экономических мер в качестве инструмента воздействия на поведение застрахованного лица заключается в том, чтобы предоставить страховщику право предъявлять регрессный иск к водителю и/или владельцу механического транспортного средства (застрахованному лицу) в случае дорожно-транспортного происшествия, имевшего место в результате доказанного серьезного нарушения правил дорожного движения (управления транспортным средством в состоянии интоксикации либо при отсутствии права на управление данным транспортным средством и других правонарушений). Это означает, что после возмещения вреда пострадавшему лицу страховщик вправе предъявить требование к виновнику дорожно-транспортного происшествия о возмещении понесенных расходов.

Упомянутые выше экономические меры в сочетании с другими мерами положительно воздействуют на поведение водителей, что выражается в более аккуратном управлении транспортным средством и в более строгом соблюдении правил дорожного движения. Это способствует сокращению числа дорожно-транспортных происшествий с участием автотранспортных средств, а также уменьшению числа жертв, получающих ранения или погибающих в дорожно-транспортных происшествиях.

2.5.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В свете изложенных выше фактов рекомендуется принять следующие меры:

- a) Всем странам следует включить в перечень обязательных требований для доступа транспортного средства к участию в дорожном движении предписание о наличии действительного полиса страхования гражданской ответственности. Во многих странах выдача регистрационного свидетельства/знака производится только после заключения договора страхования. Для облегчения проверки на дорогах в тех странах, где требуется доказательство наличия действительного полиса страхования, это доказательство должно быть легкодоступным и/или должно быть помещено на транспортном средстве на видном месте, например на лобовом стекле.
- b) Странам следует поощрять введение системы «бонус-малус», охарактеризованной в пункте 2.5.1 выше.
- c) В национальном законодательстве следует предусмотреть, что страховщик, предоставивший этот вид страховых услуг, вправе предъявить застрахованному лицу, виновному в дорожно-транспортном происшествии, причиной которого стали определенные серьезные нарушения правил дорожного движения, требование о компенсации расходов, понесенных в связи с возмещением вреда, причиненного пострадавшим лицам.

ГЛАВА 3

Пешеходы и лица с ограниченными возможностями передвижения



3.1 Контекст

Во многих странах мира на пешеходов до сих пор приходится значительная доля жертв дорожно-транспортных происшествий. Для обеспечения безопасности пешеходов и лиц с ограниченными возможностями передвижения требуется комплексный и согласованный подход, направленный на обеспечение реального взаимодействия между различными участниками дорожного движения. Цель настоящих рекомендаций заключается в повышении их безопасности.

3.2 ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

3.2.1 ИССЛЕДОВАНИЯ И СТАТИСТИКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Что касается безопасности пешеходов, то необходимо эффективнее и регулярнее осуществлять сбор данных с целью оценки их безопасности в условиях дорожного движения для более полного понимания этой проблемы, в частности на основе принятия следующих мер:

- a) обеспечения регистрации случаев наезда на пешеходов и оптимизации качества регистрируемых данных, с тем чтобы при необходимости можно было провести глубокий анализ этих случаев;
- b) исследования зависимости числа ДТП, связанных с наездом на пешеходов, от изменения характера действий пешеходов (например, доставка детей в школу на легковом автомобиле вместо их передвижения пешком либо отказ пожилых лиц выходить из дома из-за испытываемого ими страха, обусловленного повышением интенсивности движения транспортных средств);
- c) проведения дальнейших исследований для выявления позитивных и негативных последствий все более широкого использования передовых технологий на транспортных средствах, а также соответствующей разработки конструкции транспортных средств для обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения, в частности пешеходов.

3.2.2 РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ

Государственным органам следует более серьезным образом учитывать уязвимость пешеходов и играть активную роль в деле снижения опасности, которой они подвергаются на дорогах, посредством:

- a) уделения особого внимания проблеме безопасности пешеходов;
- b) учета интересов пешеходов при разработке транспортных планов и маршрутов движения транспортных потоков и уделения им такого же внимания, как и другим участникам дорожного движения. При строительстве новых или изменении существующих инфраструктур следует проводить проверки на предмет безопасности, с тем чтобы, в частности, выявлять и смягчать возможное негативное воздействие на безопасность и мобильность пешеходов;
- c) привлечения к участию в этой работе жителей соответствующих районов, с тем чтобы своими предложениями они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

3.2.3 ПРОСВЕТИТЕЛЬНАЯ РАБОТА И КАМПАНИИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Для повышения информированности участников дорожного движения о существующих правилах дорожного движения и безопасном поведении по отношению к пешеходам особое внимание следует уделять перечисленным ниже вопросам, особенно в контексте организации информационно-пропагандистских кампаний и курсов вождения:

- a) Следует предусмотреть, чтобы кампании, направленные на повышение безопасности пешеходов, создавали образ пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, а как одного из его полноправных участников.
- b) Эти кампании призваны информировать всех участников дорожного движения о пределах физических и психологических возможностей человека в условиях движения, способствуя тем самым пониманию поведения каждой группы участников дорожного движения, с учетом необходимости взаимодействия между ними.
- c) Просветительную работу в области безопасности дорожного движения и кампании по безопасности дорожного движения следует также использовать для информирования пешеходов о правилах дорожного движения, для облегчения соблюдения ими этих правил и ознакомления их с рекомендациями о том, каким образом можно избежать опасных ситуаций, когда они передвигаются пешком, в том числе когда они имеют преимущественное право прохода.
- d) Особое внимание следует уделять аспектам профессиональной подготовки и воспитания начиная с детей самого младшего возраста. На родителях лежит особая ответственность за обучение детей навыкам пересечения дороги.
- e) На курсах вождения и во время этих кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам, обращая внимание на их уязвимость.

3.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ

В дополнение к положениям Конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений 1971 года правительствам рекомендуется безотлагательно принять меры для облегчения перемещения лиц с ограниченной мобильностью в условиях дорожного движения во всех случаях, когда это возможно, и с должным учетом безопасности всех участников дорожного движения на основе следующих принципов:

- a) принятие международного знака, который приводится ниже или описание которого содержится в Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (пункт 1 главы H приложения 1), и его изображение на документах, дорожных знаках и сигналах и т.д., используемых для облегчения перемещения лиц с ограниченной мобильностью;



- b) разрешение лицам с ограниченной мобильностью, использующим инвалидные коляски, выезжать на пешеходные дорожки и тротуары при условии движения со скоростью пешеходов, а также на дорожки для велосипедистов в том случае, если не имеется тротуара или пешеходной дорожки с надлежащим покрытием;
- c) содействие в тех случаях, когда это возможно, созданию и функционированию специальных систем городского транспорта, предназначенных для использования лицами с ограниченной мобильностью, не способными передвигаться без посторонней помощи (например, система такси или микроавтобусов, специально оборудованных для этой цели);
- d) облегчение передвижения лиц с ограниченной мобильностью путем использования личных автомобилей или такси за счет системы соответствующих мер (таких, как предоставление дотаций или снижение налогов и/или тарифов);
- e) содействие:
 - i) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств в целях облегчения перевозки лиц с ограниченной мобильностью;
 - ii) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств в целях обеспечения возможности вождения их некоторыми категориями лиц с ограниченной мобильностью;
 - iii) разработке и созданию специальных транспортных средств, предназначенных для лиц с ограниченной мобильностью;
 - iv) стандартизации оборудования, используемого для оснащения транспортных средств, упомянутых в подпунктах i) и ii), а также специальных транспортных средств, упомянутых в подпункте iii);
- f) использование средств массовой информации и других возможностей для широкого ознакомления населения с проблемами, с которыми сталкиваются лица с ограниченной мобильностью в условиях дорожного движения;
- g) распространение среди лиц с ограниченной мобильностью соответствующей информации, касающейся транспортных устройств и обозначенных маршрутов, которыми они могут пользоваться.

3.4 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕСТАРЕЛЫХ ЛИЦ

В целях повышения безопасности престарелых лиц следует обращать их внимание на опасности, связанные с дорожным движением. В этой связи предлагается принимать следующие меры:

- a) следует поощрять ношение престарелыми лицами в ночное время одежды, дополненной светоотражающими элементами;
- b) на всех уровнях принятия решений следует обеспечить распространение информации в отношении потребностей престарелых лиц в связи с транспортными системами и средствами;
- c) следует использовать средства массовой информации, а также другие соответствующие средства для ознакомления всех участников дорожного движения, включая престарелых лиц, с конкретными проблемами, с которыми сталкиваются престарелые лица в условиях дорожного движения. В этой связи значительную помощь могли бы оказать курсы для престарелых лиц, создаваемые заинтересованными организациями и/или полицией.

ГЛАВА 4

Безопасность детей на пути в школу и из школы, а также в ходе их перевозки



Настоящая глава учитывает ответственность взрослых за обеспечение безопасности детей, затрагивает серьезную социальную проблему гибели и травмирования детей в условиях дорожного движения и полностью соответствует Конвенции о правах ребенка, в которой содержится четко выраженный призыв к взрослым и различным учреждениям нести ответственность за благополучие детей. Такая задача предполагает защиту детей от нарушений правил дорожного движения.

В ней содержится описание рекомендуемых мер, касающихся обучения, информирования, поведения детей в условиях дорожного движения и их перевозки. Меры, касающиеся оборудования для обеспечения безопасности детей на пути в школу и из школы и вблизи школ, излагаются в главе 9 настоящей Резолюции.

4.1 Контекст

Дорожное движение является наиболее сложным и требующим внимания аспектом окружающей среды, с которым может столкнуться ребенок. В результате физиологического и психического развития ребенка его поведение менее предсказуемо и существенно отличается от поведения взрослого человека. Кроме того, дети особенно подвержены дорожно-транспортному травматизму и опасности длительной (постоянной) потери трудоспособности, которая может оказать глубокое негативное воздействие на качество жизни пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей.

Для того чтобы снизить число детей - жертв дорожно-транспортных происшествий, значительное количество которых происходит с детьми школьного возраста на пути в школу и из школы, а также в непосредственной близости от школ, органам власти следует принять меры по предупреждению таких происшествий, а родителям и администрациям школ надлежит уделять более пристальное внимание опасностям, которым подвергаются дети.

4.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ НА ПУТИ В ШКОЛУ И ИЗ ШКОЛЫ

Меры, которые следует принимать, изложены ниже.

4.2.1 РОЛЬ ОРГАНОВ ВЛАСТИ

Им рекомендуется:

- a) учитывать аспекты безопасности на пути в школу и из школы в процессе обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, предусмотренного в пункте 2.1.3, в частности в школах;
- b) обучать детей навыкам поведения на автобусной остановке, при посадке в автобус и высадке из него, а также в самом автобусе в ходе поездки. Такое обучение следует дополнять практическими занятиями, в частности для выработки навыков поведения в опасных ситуациях;
- c) информировать водителей механических транспортных средств о проблемах детей, которые не обладают необходимыми навыками адекватного реагирования на опасности, возникающие на дороге;
- d) защищать детей с помощью активных и пассивных мер;
- e) усилить контроль за соблюдением водителями правил дорожного движения вблизи школ, особенно в часы прихода и ухода детей;
- f) поощрять использование средств массовой информации для распространения программ, предназначенных для родителей и детей и имеющих целью повышение безопасности детей на пути в школу и из школы;
- g) обеспечить на национальном уровне статистический учет всех дорожно-транспортных происшествий, жертвой которых стали дети, и принять меры для улучшения качества собираемых данных. В тех случаях, когда национальная статистика не включает данные о дорожно-транспортных происшествиях, имевших место на пути в школу или из школы, необходимую информацию следует собирать посредством проведения специальных обследований или обзоров;
- h) предпринять необходимые шаги для разработки исследований, направленных на повышение безопасности детей, которые участвуют в дорожном движении;
- i) организовать систему перевозок детей (например, школьными автобусами - см. в этой связи пункты 4.2.3 и 7.1.1.2), в частности для учащихся младших классов, и особенно если школа расположена далеко от места жительства.

4.2.2 РОЛЬ РОДИТЕЛЕЙ И АДМИНИСТРАЦИЙ ШКОЛ

Рекомендуются изложенные ниже меры:

- a) родителей следует информировать о том, что их дети как участники дорожного движения обладают ограниченными возможностями; следует побуждать родителей к повышению безопасности их детей путем надзора и обучения:
 - i) в отношении надзора следует особо поощрять сопровождение детей - особенно учащихся младших классов - самими родителями или иным лицом, а также постепенное приучение их к тому, чтобы ходить без сопровождения;
 - ii) в отношении приобретения навыков правильного поведения в условиях дорожного движения теоретическое обучение следует подкреплять практическим обучением в реальных условиях дорожного движения; детей следует приучать к тому, как должен вести себя пешеход (как переходить дорогу, как идти по краю дороги, у которой нет тротуаров, и т.д.). Следует предусмотреть, чтобы такое обучение проводилось как специально подготовленными для этого лицами (например, учителями, сотрудниками дорожной полиции), так и родителями.
- b) взрослым следует напоминать о необходимости обращать особое внимание на то, чтобы на собственном примере постоянно демонстрировать детям безопасное поведение, обеспечивающее соблюдение правил дорожного движения;

- с) для обеспечения безопасности детей в опасных местах на пути в школу и из школы следует организовывать патрули в составе лиц, прошедших специальную подготовку, например сотрудников полиции, учителей, родителей и, возможно, учеников старших классов. В этой связи следует учитывать, что патрули, состоящие из учеников старших классов, содействуют не только повышению безопасности детей в таких местах, но и получению общих знаний в области безопасности движения самими патрульными и развитию у них чувства ответственности. Поэтому предлагается уделять особое внимание вопросу о содействии в создании и работе таких патрулей;
- д) следует информировать родителей и администрацию школ о важности улучшения видимости детей с помощью ярко окрашенной одежды или предохраняющих приспособлений (из светоотражающих или люминесцентных материалов), в частности в условиях плохой видимости;
- е) в отношении детей, которые в соответствии с национальным законодательством могут использовать велосипеды и мопеды, следует:
 - i) обучать их основным правилам дорожного движения;
 - ii) указывать им на важность правильного оборудования их транспортного средства (освещение, светоотражающие приспособления, тормоза и т.д.), а также ношения ярко окрашенной одежды либо одежды со светоотражающими полосами;
 - iii) обучать их правилам использования защитных устройств (шлемов и т.д.);
 - iv) а также указывать им на особые виды опасности, которые могут возникнуть при движении на дороге для их категории транспортных средств, особенно в связи с наличием тяжелых транспортных средств.

Если детям разрешается использовать велосипеды с раннего возраста, то следует поощрять сопровождение их родителями или каким-либо иным лицом, а также соблюдение рекомендаций, перечисленных в пункте а) и б) выше, для того чтобы постепенно приучать их к правильному поведению на дороге при пользовании велосипедом.

4.2.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ КОЛЛЕКТИВНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ

- а) перевозку детей стоя разрешать не следует;
- б) настоятельно рекомендуется присутствие сопровождающего. Если функции сопровождающего выполняет учащийся, то следует предусмотреть, чтобы ему/ей было по крайней мере 16 лет и он/она прошел/прошла специальную подготовку;
- с) водителей следует инструктировать по конкретным проблемам перевозки детей;
- д) следует предусмотреть, чтобы транспортные средства, предназначенные для перевозки детей, имели сиденья, установленные по направлению движения и оборудованные ремнями безопасности;
- е) в случае перевозки детей или школьников необходимо регулярно организовывать мероприятия по учебной эвакуации детей.

ЧАСТЬ II

ПРАВИЛА В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Транспортное средство является одной из трех составляющих безопасности дорожного движения наряду с водителем и инфраструктурой, которым посвящены части I и III настоящей Резолюции, поэтому важнейшее требование заключается также в обеспечении, причем на постоянной основе, высокого уровня его безопасности. Конвенция о дорожном движении 1968 года предписывает минимальные правила, соблюдение которых необходимо для допущения транспортных средств к международному дорожному движению. Помимо этих требований, в настоящей части предписаны дополнительные меры, позволяющие обеспечить более высокий уровень безопасности и облегчить движение транспортных средств.



Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

В настоящей главе рассматриваются, с одной стороны, средства, которые позволяют следить за поддержанием хорошего уровня безопасности транспортных средств в условиях дорожного движения, в частности посредством периодической проверки их состояния, и, с другой стороны, оборудования, наличие которого может предписываться на борту транспортных средств в целях повышения их безопасности и безопасности их водителей и пассажиров на дороге. В ней также рассматриваются некоторые правила административного характера, касающиеся регистрации транспортных средств, которые направлены на облегчение их движения.

5.1 Технический осмотр транспортных средств

5.1.1 Контекст

Периодический технический осмотр представляет собой надежную гарантию нормальной работы и безопасности транспортных средств. Он также является одной из важнейших составляющих охраны окружающей среды от различных форм загрязнения.

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, используемых для перевозки пассажиров, и транспортных средств, используемых для перевозки грузов, максимальной массой более 3,5 т, а также их прицепов и не содержит других указаний в отношении условий осуществления этого принципа. Европейское соглашение 1971 года, дополняющее Конвенцию (к статье 39, пункт 4), идет в этом плане несколько дальше, устанавливая правила, подлежащие соблюдению в отношении шума и выбросов загрязняющих веществ, и предписывая выдачу международного сертификата технического осмотра.

Помимо указанных выше положений, периодический технический осмотр является предметом отдельного международного соглашения¹⁴ от 13 ноября 1997 года, которое имеет целью обеспечить большее единообразие и согласование принципов применения предписаний в этой области. В этих целях он будет дополняться минимальными техническими правилами, регламентирующими его осуществление, по мере их принятия. Первый свод этих правил, вступивших в силу 15 февраля 2007 года, устанавливает единообразные предписания, подлежащие применению в отношении охраны окружающей среды. Соглашение 1997 года определяет также образец международного сертификата технического осмотра, предусмотренного вышеупомянутым Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию.

В связи с отсутствием в настоящее время международных предписаний, устанавливающих перечень подлежащих проверке узлов или элементов, имеющих отношение к безопасности транспортных средств, а также методы проверки, подлежащие использованию в ходе периодических осмотров, нижеприведенные рекомендации имеют целью дать соответствующие указания в этой области.

¹⁴ Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.

5.1.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

Для того чтобы поддерживать парк транспортных средств в хорошем состоянии с соблюдением норм охраны окружающей среды и обеспечить постоянный уровень безопасности, странам следует применять минимальные предписания, касающиеся осмотра, которые изложены в вышеупомянутом Соглашении 1997 года, а также нижеприведенные рекомендации.

- a) Техническому осмотру с целью удостовериться в том, что транспортные средства, указанные в пункте 5.1.1, отвечают основным правилам безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды следует подвергать через год после их допуска к движению и впоследствии ежегодно. Эти правила следует также распространять на такси и машины скорой помощи.

Указанную ниже периодичность следует снизить до шести месяцев в случае транспортных средств, нуждающихся в более строгом контроле, например транспортных средств общего пользования, предназначенных для перевозки пассажиров, и транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов.

- b) Странам также следует в соответствии с рекомендацией, содержащейся в пункте 3 статьи 39 Конвенции о дорожном движении, распространить действие периодического технического осмотра на другие категории транспортных средств, такие, как легковые автомобили, транспортные средства для перевозки грузов массой не более 3,5 т и мотоциклы. Периодичность осмотра, предписанная странами в отношении этих транспортных средств, как правило, должна быть большей, нежели периодичность, указанная в подпункте а). Помимо периодического осмотра, было бы также желательно подвергать техническому осмотру легкие транспортные средства в случае смены их владельца, как это уже практикуется во многих странах.
- c) Технический осмотр должен производиться соответствующими назначенными органами или уполномоченными учреждениями под надзором компетентных органов.
- d) В ходе осмотра проверке следует подвергать части и элементы, перечень которых приведен в приложении 2 к настоящей Сводной резолюции.
- e) В отношении транспортных средств, которые участвовали в дорожно-транспортных происшествиях, следует предписать более строгие правила проверки.
- f) В ходе неожиданных проверок на дороге транспортные средства следует также проверять на предмет соответствия правилам, касающимся обязательных периодических технических осмотров.

5.2 Методы погрузки и закрепления груза

Статья 30 Конвенции о дорожном движении 1968 года определяет общие правила, которые следует применять к загрузке транспортных средств. С учетом важности надежного закрепления груза на транспортных средствах, являющихся причиной многих дорожных транспортных происшествий, эти правила излагаются в приложении 3 к настоящей Сводной резолюции. Правительствам следует распространить или способствовать распространению содержания методов и правил, приведенных в данном приложении.

5.3 Оборудование, которое может требоваться на борту транспортных средств

В настоящем разделе содержится описание основного оборудования, наличие которого на борту транспортных средств могут требовать страны в целях повышения уровня безопасности участников дорожного движения на дороге. Требование в отношении наличия некоторых из этих устройств может применяться к иностранным водителям, когда они направляются в данные страны.

5.3.1 Использование устройств безопасности в случае остановки транспортного средства на проезжей части

К этим устройствам относится предупреждающий треугольник и жилет безопасности.

5.3.1.1 Предупреждающий треугольник

- a) Правила использования

В тех случаях, когда для обозначения остановившегося на проезжей части механического транспортного средства, иного, чем двухколесный мопед или двухколесный мотоцикл без коляски, используется предупреждающий треугольник, такой треугольник следует применять в соответствии с положениями пункта 5 статьи 23 Конвенции о дорожном движении 1968 года, дополняемой Европейским соглашением 1971 года. Его рекомендуется использовать следующим образом:

- i) За пределами населенных пунктов треугольник следует устанавливать у края проезжей части дороги либо на занимаемой остановившимся транспортным средством полосе перпендикулярно осевой линии этой полосы на расстоянии не менее 30 м от остановившегося транспортного средства против хода движения таким образом, чтобы он мог быть своевременно замечен водителями приближающихся транспортных средств. Это расстояние должно составлять не менее 100 м на автомагистралях и аналогичных дорогах.
- ii) В населенных пунктах предупреждающий треугольник следует, по возможности, устанавливать указанным выше образом, однако соответствующее расстояние может быть меньше 30 метров.

Приведенные выше положения применяются в отношении и других специальных устройств, помимо треугольников, если они предусмотрены национальным законодательством.

b) Технические характеристики

Следует предусмотреть, чтобы предупреждающий треугольник соответствовал требованиям Правил № 27¹⁵, прилагаемым к Соглашению 1958 года 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.

5.3.1.2 Жилет(-ы) безопасности

a) Правила использования

Если в случае поломки, прокола шины или любого иного происшествия, предполагающего необходимость остановки транспортного средства на обочине дороги, водитель и пассажиры остановленного таким образом транспортного средства ожидают помощи или производят ремонт на обочине дороги или на полосе аварийной остановки автомагистрали или аналогичной дороги, исключительно важно обеспечивать в целях их безопасности, как в дневное, так и в ночное время, чтобы они были хорошо видимы другими водителями независимо от наличия предупреждающего треугольника. Поэтому в такой ситуации настоятельно рекомендуется использовать защитную одежду или дополнительные средства, например жилеты безопасности.

В этой связи все большее число стран предписывают использование таких жилетов безопасности. В этих целях они обязывают обеспечить на борту транспортных средств (или некоторых категорий транспортных средств), зарегистрированных на их территории, наличие одного или нескольких жилетов безопасности. Большинство этих стран распространяют также это обязательство на транспортные средства, зарегистрированные за границей и используемые на их территории, что может привести к непониманию в случае проверки, если эти транспортные средства прибывают из страны, в которой такое обязательство не предусмотрено, и если их водителям неизвестно об этом требовании. Поэтому важно, чтобы водители, отправляющиеся в другую страну, ознакомились перед отъездом с правилами поведения, которые они должны соблюдать на территории этой страны (см. в этой связи пункт 2.3.1.1 b) настоящей Резолюции).

¹⁵ Правила № 27: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения предупреждающих треугольников.

С учетом этого странам, которые предписывают это правило, следует признавать, в случае международного движения, жилеты безопасности, которые находятся на борту транспортного средства, зарегистрированного в другой стране, даже если их цвет отличается от цвета, предписанного их национальными правилами, если эти жилеты соответствуют международному стандарту или национальному стандарту страны происхождения.

b) Технические характеристики

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. (См. также пункт 14.2 настоящей Резолюции.)

5.3.2 Медицинская аптечка

5.3.2.1 Общие рекомендации

Медицинской аптечкой следует комплектовать автомобили категорий В, С или D и их подкатегорий, которые определены в приложении 6 к Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Содержимое этой аптечки следует адаптировать в зависимости от рассматриваемой категории транспортных средств или конкретного предназначения данного транспортного средства, как, например, в случае перевозки опасных грузов.

Для транспортных средств категории В следует предусмотреть, чтобы медицинская аптечка:

- a) была простой, пригодной и безопасной для использования;
- b) была доступной по цене;
- c) без труда пополнялась на местах, в том числе за счет небольшого числа медикаментов с ограниченным сроком годности;
- d) была адаптирована к местной практике и местным условиям.

5.3.2.2 Рекомендации, касающиеся футляра и содержимого медицинской аптечки

a) Футляр

Следует предусмотреть, чтобы футляр содержал указанные ниже предметы в закрытом виде и защищал их от ударов, пыли и влаги. Ему следует отличаться по цвету и/или иметь отличительную маркировку. Рекомендуется, чтобы футляр легко открывался и закрывался. В нем также следует предусмотреть отделения для хранения разных предметов. Футляр может быть выполнен в виде сумки на ремне, чемоданчика или коробки.

b) Содержимое

Медицинской аптечке следует быть такой, чтобы неспециалист, прошедший базовую подготовку по оказанию первой медицинской помощи, мог предпринять необходимые действия для спасения или защиты человеческой жизни. В состав аптечки для транспортных средств категории В следует включать по крайней мере следующие предметы:

Мера	Содержимое	Характеристики	Количество
Памятка о мерах помощи жертвам	<ul style="list-style-type: none"> - Информационная брошюра: <ul style="list-style-type: none"> • номера служб экстренной помощи • содержимое аптечки • инструкции по использованию аптечки 	<ul style="list-style-type: none"> - Карманный формат - С преобладанием изображений, а не текстового материала 	1
Защита пострадавшего от холода или жары	<ul style="list-style-type: none"> - Средство защиты тела пострадавшего от перепадов температуры 	<ul style="list-style-type: none"> - Спасательное ермопокрывало: <ul style="list-style-type: none"> • примерно 210 x 160 см • очень яркого цвета 	1
Остановка внешнего кровотечения	<ul style="list-style-type: none"> - Средство защиты рук спасателя от контакта с кровью пострадавшего - Материал, впитывающий кровь в процессе свертывания и позволяющий поддерживать достаточное местное давление для остановки кровотечения 	<ul style="list-style-type: none"> - Пара перчаток (нестерильные, без латекса, большого размера) 	1
		<ul style="list-style-type: none"> - Марлевый компресс, нестерильный (10 x 10 см, абсорбирующая марля, 100% хлопок, плотность ткани - 17 нитей на см²) 	5
		<ul style="list-style-type: none"> - Бинт, нестерильный (10 см x 4 м, 100% хлопок) 	1
		<ul style="list-style-type: none"> - Фиксаторы (булавки) или липкая лента (5 см x 10 м, отрывается вручную, гипоаллергенная, водонепроницаемая, с отверстиями для воздуха, легко клеится и не повреждает кожу при снятии) 	2 или 1
	<ul style="list-style-type: none"> - Материал для остановки сильного кровотечения в случае очень серьезных повреждений конечностей 	<ul style="list-style-type: none"> - Резиновый бинт 	1
Обработка легких ран и царапин	<ul style="list-style-type: none"> - Антисептические защитные средства для предотвращения/ ограничения возможного инфекционного заражения 	<ul style="list-style-type: none"> - Одноразовые дозы безйодистого антисептика, (например, хлоргексидин, 0,05%) 	4
		<ul style="list-style-type: none"> - Марлевый компресс, нестерильный (10 x 10 см, абсорбирующая марля, 100% хлопок, плотность ткани - 17 нитей на см²) 	2
		<ul style="list-style-type: none"> - Лейкопластырь 	1 коробочка различных размеров или липкий бинт (6 см x 5м, 1 рулон)
Наложение повязок и шин при переломах/вывихах	<ul style="list-style-type: none"> - Фиксирующая повязка для травмированной зоны 	<ul style="list-style-type: none"> - Косынка медицинская перевязочная (136x96x96 см, 100% хлопок или вискоза) 	2
Искусственное дыхание	<ul style="list-style-type: none"> - Маска для искусственного дыхания изо рта в рот или изо рта в нос, исключая прямой контакт спасателя с потерпевшим 	<ul style="list-style-type: none"> - Защитная маска или респиратор 	1
Различные материалы	<ul style="list-style-type: none"> - Режущее средство (для разрезания ремня безопасности, одежды или повязок/ перевязочного материала) 	<ul style="list-style-type: none"> - Пара изогнутых ножниц (незакаленная немагнитная сталь) 	1
	<ul style="list-style-type: none"> - Средства для освещения места ДТП и пострадавшего 	<ul style="list-style-type: none"> - Карманный фонарь 	1
	<ul style="list-style-type: none"> - Блокнот 	<ul style="list-style-type: none"> - Карманный формат 	1
	<ul style="list-style-type: none"> - Ручка или карандаш 		1

5.3.3 Огнетушители

В соответствии с национальным законодательством или международными правилами на борту транспортных средств должно находиться одно или несколько устройств пожаротушения. В наибольшей степени это обычно касается большегрузных транспортных средств и транспортных средств, перевозящих опасные грузы, однако некоторые страны ввели также обязательное наличие переносного огнетушителя на борту транспортных средств с разрешенной максимальной массой не более 3500 кг.

Что касается транспортных средств, перевозящих опасные грузы, то соответствующие правила определены в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), содержащем конкретные положения, которым должно соответствовать требуемое на борту противопожарное оборудование в зависимости от характера перевозимых грузов и которые касаются, в частности, емкости огнетушителя, соответствующих классов воспламеняемости, типа необходимого огнетушащего состава (главным образом порошка), стандарта, которому он должен соответствовать (европейский стандарт EN 3), и т.д.

В целом независимо от конкретной категории транспортных средств огнетушители должны отвечать предписаниям, определяемым на международном уровне (указанный выше стандарт EN 3) или национальными правилами. Они должны быть также снабжены пломбой, подтверждающей, что они не использовались, и иметь маркировку, указывающую на соответствие стандарту, признанному компетентными органами, и надпись с указанием как минимум даты (месяц, год) следующей периодической проверки.

Некоторые большегрузные транспортные средства оборудованы, кроме того, стационарным устройством тушения пожара двигателей. Обычно эти устройства являются самосрабатывающими или легко приводимыми в действие. Огнетушащие составы, содержащиеся в этих устройствах, не должны выделять токсичных газов ни в кабину водителя, ни под влиянием возникающей при пожаре температуры.

Огнетушители должны устанавливаться таким образом, чтобы они в любое время были легко доступны для водителя, в частности на большегрузных транспортных средствах.

5.3.4 Другие устройства безопасности

Помимо оборудования, описанного выше в пунктах 5.3.1-5.3.3, национальные или международные правила могут предписывать наличие на борту других устройств, например запасных лампочек, противооткатного упора и т.д. В случае национальных правил следует предоставлять всю необходимую информацию иностранным водителям, если от них также требуется выполнение этих обязательных предписаний (см., в частности, пункт 2.3.1.1 b) выше). В том случае, когда речь идет о международных правилах, они применяются к иностранным транспортным средствам автоматически. Например, соглашением ДОПОГ предписано, в частности, наличие на транспортном средстве по меньшей мере одного противооткатного упора, размеры которого должны соответствовать весу транспортного средства и диаметру его колес, а также одного карманного фонаря для каждого члена экипажа транспортного средства.

5.4 Регистрация транспортных средств

Конвенция о дорожном движении 1968 года (статья 35) определяет общие условия регистрации транспортных средств для их допуска к международному движению. Настоящие рекомендации относятся к особым ситуациям, которые касаются транспортных средств, на которые могут распространяться правила временной регистрации, и транспортных средств, взятых напрокат.

5.4.1 Временная регистрация

а) Соответствующие транспортные средства

Транспортные средства, регистрация которых испрашивается на имя лиц, заявляющих о том, что они находятся в стране только проездом, и пользующихся в связи с этим таможенными и/или фискальными привилегиями, следует регистрировать только временно. Эта возможность касается главным образом транспортных средств, приобретенных в целях вывоза.

б) Условия выдачи

i) Срок действия этой регистрации следует ограничивать на основании национального законодательства;

- ii) такую регистрацию, если транспортное средство находится вне данной страны, следует производить только при исключительных и вполне обоснованных обстоятельствах;
- iii) новую временную регистрацию транспортного средства, которое уже было временно зарегистрировано, следует производить только в том случае, если заинтересованный орган власти принял все необходимые меры для предупреждения злоупотреблений;
- iv) в свидетельстве о регистрации этих транспортных средств следует указывать сообщенное заинтересованным лицом обычное место жительства вне страны, в которой оно просило о временной регистрации (причем это не влечет за собой обязательства производить подробную проверку заявления владельца свидетельства о регистрации относительно его обычного места жительства), и указывать дату истечения срока действия временной регистрации;
- v) для зарегистрированных таким образом транспортных средств следует предусмотреть, чтобы регистрационный знак имел приблизительно такие же размеры, что и обычные регистрационные знаки, но на нем следует проставлять одну под другой две последние цифры календарного года, в конце которого истекает срок действия свидетельства о временной регистрации, причем эти цифры предпочтительнее наносить белым цветом на красной вертикальной полосе (или красным цветом на белой вертикальной полосе, если фон регистрационного знака красный).

5.4.2 Свидетельство о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств

В соответствии с пунктом 1 а) статьи 35 Конвенции о дорожном движении 1968 года каждое механическое транспортное средство, находящееся в международном движении, и прицеп, иной, чем сцепленный с механическим транспортным средством легкий прицеп, должны быть зарегистрированы Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель транспортного средства должен иметь действительное свидетельство о регистрации. В дополнение к этому положению документ, предоставляемый к проверке, должен быть подлинным.

Однако пункт 4 статьи 3 Конвенции устанавливает, что Договаривающимися сторонами могут быть приняты меры либо в одностороннем порядке, либо путем подписания двусторонних или многосторонних соглашений с целью допущения на их территории к международному движению автомобилей и прицепов, не удовлетворяющих всем условиям, указанным в главе III Конвенции (Условия допуска к международному движению автомобилей и прицепов).

На основании этого положения в странах, разрешающих выдачу заверенных выписок из свидетельства о регистрации или копий либо фотокопий такого свидетельства, в случаях выдачи свидетельств лицам, берущим автомобиль напрокат, могут возникнуть трудности. В странах, которые используют эту процедуру, вышеперечисленные документы должны соответствовать следующим требованиям:

- a) следует предусмотреть, чтобы выписки из свидетельства о регистрации или копии такого свидетельства содержали по меньшей мере все сведения, требуемые пунктом 1 статьи 35 Конвенции о дорожном движении 1968 года, и выдавались компетентным органом или уполномоченной на то ассоциацией. Подлинник свидетельства или его фотокопия выдается уполномоченным на то органом в соответствии со следующими процедурами:
 - i) орган, который выдает копию или выписку либо заверяет фотокопию, имеет право требовать или не требовать сдачи на хранения подлинника свидетельства о регистрации;
 - ii) на копиях, выписках или фотокопиях следует проставлять надпись «Транспортное средство, выданное напрокат. Копия (выписка, фотокопия), предназначенная для пользования лицом, берущим транспортное средство напрокат».
- b) копии, выписки или фотокопии, выдаваемые в соответствии с изложенными выше предписаниями для выдаваемых напрокат транспортных средств, зарегистрированных за границей, следует принимать вместо свидетельства о регистрации. Однако лицу, берущему транспортное средство напрокат, следует получить информацию о том, принимаются ли в указанной стране копии, выписки или фотокопии.

ГЛАВА 6

Особые правила применительно к двухколесным транспортным средствам

Использование двухколесных транспортных средств с мотором или без такового приобретает все более широкие масштабы повсюду в мире. Эти транспортные средства очень часто используются как средство передвижения, позволяющее избежать проблемы заторов на дорогах. Вместе с тем водители этих транспортных средств являются особо уязвимыми, о чем свидетельствует статистика дорожно транспортных происшествий. Нижеследующие рекомендации направлены на то, чтобы повысить безопасность этой категории участников дорожного движения..



6.1 Велосипеды

6.1.1 Контекст

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

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

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

6.1.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1.2.1 Правила, касающиеся использования велосипедов

6.1.2.1.1 Видимость велосипедов в ночное время

Предписания Конвенции о дорожном движении 1968 года (пункт 1 статьи 33) об оснащении велосипедов надлежит дополнить следующими мерами для улучшения видимости велосипедов и велосипедистов в ночное время:

а) Оснащение велосипеда

Без ущерба для действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства следует оснащать

- i) спереди: светоотражателем белого цвета;
- ii) по бокам: светоотражателями автожелтого цвета, укрепленными на спицах колес, либо светоотражающими устройствами, образующими замкнутый круг;
- iii) на педалях: белыми, желтыми либо автожелтыми светоотражателями, позволяющими четко идентифицировать присутствие велосипедиста и следить за его передвижением.

б) Оснащение велосипедиста

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

6.1.2.1.2 Обозначение прицепов, буксируемых велосипедами

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

6.1.2.1.3 Особые правила

а) Использование защитных шлемов велосипедистами

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

б) Предохранительное светоотражающее устройство

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

6.1.2.2 Информационно-просветительные кампании и проверки

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

6.1.2.3 Инфраструктура для велосипедов

Ввиду уязвимости велосипедистов целесообразно по мере возможности создавать особые типы инфраструктуры для более эффективного обеспечения защиты участников дорожного движения этой категории и снижения вероятности конфликта с другими участниками дорожного движения.

Для этой цели имеются различные типы инфраструктуры, которые обеспечивают ту или иную степень разделения между велосипедистами и водителями механических транспортных средств, такие как велосипедные полосы движения, которые являются составным элементом проезжей части, или, что намного предпочтительнее, велосипедные дорожки, которые полностью отделены от проезжей части (по этому вопросу см. определения, включенные в статью 1 (g бис и g тер) Конвенции о дорожном движении 1968 года и в статью 1 (e бис и e тер) Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года в соответствии с поправками, которые вступили в силу 28 марта 2006 года).

См. также пункт 11.1 главы 11 настоящей Резолюции «Инфраструктура и безопасность двухколесных транспортных средств».

6.2 Двухколесные транспортные средства с двигателем

6.2.1 Контекст

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

Вероятность попадания водителей мотоциклов и мопедов в ДТП со смертельным исходом или травматизмом более высока, чем в случае водителей других транспортных средств. И хотя статистические данные в разных странах различаются, мотоциклы и мопеды попадают в ДТП с участием другого транспортного средства примерно в 50% случаев ДТП с их участием. Углубленные исследования по вопросу о ДТП с участием мотоциклов и мопедов подтверждают выводы о том, что наиболее важной причиной ДТП является ошибка водителя мотоцикла, мопеда или другого транспортного средства.

Для эффективного сокращения числа ДТП с участием мотоциклов и мопедов и количества погибающих и получающих ранение в результате этих ДТП лиц следует разработать и реализовать комплексные программы обеспечения безопасности пользователей мотоциклов и мопедов. Ниже приведены рекомендации, основанные на оптимальной практике.

6.2.2 ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Одни рекомендации касаются водителей, а другие - дорожных условий. И хотя некоторые из них затрагивают транспортные средства, т.е. мотоциклы или мопеды, они всесторонне не рассматриваются, поскольку включены в другие правила и рекомендации.

6.2.2.1 Водительские удостоверения и выдача разрешений на управление мопедами и мотоциклами

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

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

Европейский опыт демонстрирует, что молодые участники дорожного движения обычно начинают с использования велосипеда и затем переходят к эксплуатации мопеда, а позднее мотоцикла или легкового автомобиля. В тех странах, где климат благоприятствует использованию двухколесных транспортных средств, мопеды рассматриваются в качестве особой формы велосипеда, а также первого шага на пути к использованию механических транспортных средств. В таких странах эксплуатация мопеда разрешена с 14 лет и требования о получении водительского удостоверения, если они вообще существуют, сводятся к прохождению теоретического теста по правилам дорожного движения.

Что касается мотоциклов, то существует тенденция к поэтапному переходу к более мощным транспортным средствам. Так, в Европе водителю-ученику в течение первых двух лет разрешается использовать мотоциклы ограниченной мощности, после чего они получают право управлять более мощным транспортным средством. Если исходить из того, что основное значение имеет опыт, то переход от одной категории мотоцикла к другой должен обуславливаться не столько успешной сдачей последующих экзаменов, сколько стажем вождения мотоцикла. Аналогичным образом в некоторых странах водителям легковых автомобилей разрешается использовать водительское удостоверение для управления мотоциклами определенного класса, поскольку эти люди обладают достаточным опытом пользования дорогой. На практике такие водители обычно проходят определенную подготовку с целью ознакомления с особенностями управления мотоциклом.

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

6.2.2.2 Обучение водителей

Весьма важное значение имеет первоначальное обучение водителей (до выдачи им водительского удостоверения). Такое обучение должно быть доступным и удобным. Его следует проводить по согласованной учебной программе. Квалифицированные услуги профессиональных инструкторов должны предоставляться в соответствии с согласованным стандартом, причем эти инструкторы во всех случаях должны быть опытными водителями. Помимо обучения надлежащим навыкам управления транспортным средством, в рамках программы подготовки водителей следует также уделять внимание информированию о факторах риска и о возможностях предотвращения дорожно-транспортных происшествий, а также о важном значении адекватного поведения водителя, его правильном отношении к дорожной ситуации и о вытекающих из этого последствиях.

Цель первоначальной подготовки водителя должна состоять в привитии ему необходимых навыков и знаний, благодаря которым он мог бы не только получить водительское удостоверение, но и безопасно и ответственно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения. Поэтому система сдачи экзаменов на получение водительского удостоверения должна быть направлена на оценку степени владения водителем необходимыми навыками и знаниями, позволяющими безопасно и ответственно управлять транспортным средством.

6.2.2.3 Защитное снаряжение¹⁶

От водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов следует требовать использования защитных шлемов, как это уже предписано, например, Европейским соглашением, дополняющим Конвенцию о дорожном движении 1968 года (см. статью 27). Кроме того, такие шлемы должны быть официально утверждены, как это уже требуется Европейским соглашением¹⁷. Их надлежит также стимулировать к ношению одежды со светоотражающими или флуоресцентными элементами, особенно при движении в ночное время либо в условиях ограниченной видимости, и к использованию такого дополнительного защитного снаряжения, как надлежащая одежда, перчатки, ботинки, длинные брюки и прочные куртки с длинными рукавами средства защиты глаз и лица и т.д.

¹⁶ По этому вопросу смотреть так же сотрудничество Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения – "Шлемы. Руководство по безопасности дорожного движения для лиц, принимающих решения" на http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/helmet_manual/en/index.html

¹⁷ Стандарты официального утверждения защитных шлемов для водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов определены, в частности, в Правилах № 22, прилагающихся к Европейскому соглашению от 1958 года 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.

6.2.2.4 Кампании по безопасности дорожного движения

Кампании по информированию общественности позволяют оказывать воспитательное воздействие на водителей мотоциклов и мопедов, а также на водителей других транспортных средств и прочих участников дорожного движения. В ходе таких кампаний основное внимание следует уделять проблемам обеспечения четкой видимости водителя мотоцикла или мопеда и повышения осведомленности автомобилистов/других участников дорожного движения относительно мотоциклов и мопедов. В рамках этих программ надлежит освещать следующие темы:

- a) использование ходовых огней в дневное время;
- b) ношение одежды ярких цветов и применение светоотражающих материалов на одежде и шлемах, с тем чтобы водители мотоциклов и мопедов были хорошо видимы в дневное и ночное время суток;
- c) выбор такого положения на полосе движения, которое позволяет улучшить видимость транспортного средства для других участников дорожного движения;
- d) причины, в силу которых автомобилисты не видят мотоциклы и мопеды;
- e) и в особенности средства повышения осведомленности автомобилистов и других участников дорожного движения относительно водителей мотоциклов и мопедов.

Независимо от законодательства, действующего в конкретной стране, и в дополнение к правоприменительным стратегиям (см. пункт 6.2.2.5 ниже) следует стимулировать проведение кампаний по безопасности дорожного движения с целью воспитания и поощрения водителей и пассажиров мотоциклов и мопедов к использованию ими защитных шлемов и дополнительного защитного оборудования.

6.2.2.5 Правоприменение

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

6.2.2.6 Прицепы

В тех случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством:

- a) они должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение);
- b) если задний регистрационный знак двухколесного транспортного средства закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то регистрационный знак с нанесенным на нем регистрационным номером транспортного средства следует помещать на задней части прицепа, как это уже требуется пунктом 2 статьи 36 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

6.2.2.7 Инфраструктура

Одним из решающих элементов любой программы снижения уровня аварийности являются технические средства регулирования дорожного движения. Компетентным органам, отвечающим за дорожную инфраструктуру, следует осознавать потребности водителей мотоциклов и мопедов как участников дорожного движения, а также характерные для них особенности и степень их уязвимости.

Особое внимание следует уделять таким объектам инфраструктуры и элементам оборудования дорог, которые способствуют повышению безопасности этой категории участников дорожного движения (см. пункт 11.2 главы 11 настоящей Резолюции «Инфраструктура и безопасность двухколесных транспортных средств»).

6.2.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МОПЕДОВ

6.2.3.1 Технические аспекты

а) Видимость

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

Если мопеды подлежат регистрации, то на задних регистрационных знаках следует использовать светоотражающий материал.

б) Характеристики

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

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

в) Безопасность пассажиров

Если национальное законодательство разрешает перевозку пассажира на мопеде, то для пассажира следует предусмотреть отдельное сиденье и подножки.

г) Прицепы

Прицепы, буксируемые мопедами, следует оснащать сзади красным светоотражающим приспособлением. Если задний красный огонь мопеда закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади следует устанавливать красный огонь.

6.2.3.2 Управление мопедами

а) Требования, предъявляемые к водителям мопедов

- i) Водители мопедов должны быть не моложе 14 лет.
- ii) Правительствам рекомендуется поощрять обучение водителей мопедов.

б) Безопасность мопедов в условиях дорожного движения

В национальном законодательстве следует предусмотреть обязательное требование об управлении мопедами в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо ходовыми огнями.

6.2.4 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МОТОЦИКЛОВ

6.2.4.1 Технические аспекты

а) Видимость

В дополнение к обязательным устройствам освещения и световой сигнализации, предписанным Конвенцией о дорожном движении 1968 года (приложение 5, пункты 32, 34 37 и 39):

- i) Мотоциклы могут быть оборудованы следующими дополнительными устройствами:
 - a. аварийным сигналом;
 - b. передней и задней противотуманными фарами.

Следует поощрять установку этих устройств, и ее следует осуществлять согласно соответствующим предписаниям Правил № 53, прилагаемых к Соглашению 1958 года¹⁸.

- ii) Регистрационный знак должен быть светоотражающим.

б) Обзорность

На всех мотоциклах должно быть установлено по меньшей мере одно зеркало заднего вида, как это предписывается, в частности, Конвенцией о дорожном движении 1968 года (пункт 47 приложения 5).

в) Безопасность пассажиров мотоциклов

Для пассажира следует предусмотреть отдельное сиденье и подножки.

г) Прицепы

Прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади огнями и сигнальными устройствами, предусмотренными в приложении 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года (пункты 24 b), 25, 26, 28 30 и 39).

¹⁸ Соглашение 1958 года 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.

6.2.4.2 Управление мотоциклами

а) Требования, предъявляемые к водителям мотоциклов

Кандидат на получение удостоверения на право управления мотоциклом должен для получения такого удостоверения после завершения соответствующей подготовки успешно сдать как теоретические, так и практические экзамены. Обучение кандидатов на получение удостоверения на право управления мотоциклом должно быть доступным и удобным. Оно должно проводиться в соответствии с согласованной программой квалифицированными и опытными инструкторами.

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

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

б) Безопасность мотоциклов в условиях дорожного движения

Всем странам следует ввести обязательное требование для водителей мотоциклов об управлении ими в дневное время с включенными огнями ближнего света фар либо дневными ходовыми огнями, как это уже требуется пунктом 6 статьи 32 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств



Хотя дорожно-транспортные происшествия с участием пассажирских транспортных средств общего пользования или грузовых транспортных средств происходят реже, чем дорожно-транспортные происшествия с участием легковых автомобилей, их последствия, особенно в том случае, когда речь идет об автобусах городского или междугородного типа, гораздо более серьезны.

Рекомендации, содержащиеся в настоящей главе, имеют целью, в частности, усовершенствовать обозначение пассажирских транспортных средств общего пользования и грузовых транспортных средств для улучшения их видимости и уточнить некоторые правила, которые должны применяться к соответствующей категории транспортных средств в целях повышения безопасности дорожного движения.

7.1 Пассажирские транспортные средства общего пользования

7.1.1 Контекст

Конвенция о дорожном движении 1968 года, а также дополняющее ее Европейское соглашение (статья 15) ограничиваются определением правил приоритета, которыми пользуются транспортные средства, осуществляющие пассажирские перевозки на регулярных линиях, когда они выезжают с соответствующим образом обозначенной остановки.

Настоящие рекомендации имеют целью дополнить эти положения, касающиеся, с одной стороны, обозначения пассажирских транспортных средств общего пользования, и в частности сигнализации школьных автобусов городского и междугородного типа, и, с другой стороны, профессиональной подготовки, которую должны пройти водители этих транспортных средств в целях обеспечения оптимальной безопасности.

7.1.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

7.1.2.1 Обозначение автобусов городского и междугородного типа

Для улучшения видимости автобусов городского и междугородного типа, особенно в ночное время, когда они выполняют рейсы в сельской местности, этим транспортным средствам следует иметь сбоку и сзади светоотражающие сигнальные полосы:

- a) белого или желтого цвета сбоку,
- b) красного или желтого цвета сзади, согласно Правилам ЕЭК ООН № 48 и № 104¹⁹, прилагаемым к Соглашению 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств.

7.1.2.2 Обозначение школьных автобусов городского и междугородного типа

В дополнение к обозначению, указанному в предыдущем пункте, транспортным средствам, сконструированным, оснащенным и обозначаемым в качестве школьных автобусов городского и междугородного типа и постоянно и исключительно используемым для этого вида перевозок, следует иметь обозначение, определенное в пункте а) ниже, в целях предупреждения водителей других транспортных средств о необходимости проявлять особую осторожность, в частности, во время остановки этих транспортных средств для посадки или высадки школьников.

Если в национальном или местном законодательстве установлены предписания для перевозки школьников и иных групп детей другими транспортными средствами, как, например, с использованием легковых автомобилей или автобусов, применяемых обычно для перевозки других категорий пользователей, этим транспортным средствам следует иметь такое же обозначение.

Предшествующие положения не касаются автобусов общего пользования, выполняющих регулярные рейсы и используемых школьниками лишь в отдельных случаях.

- a) Знак «школьный автобус»
 - i) Указанный ниже знак «школьный автобус» следует помещать спереди и сзади на всех автобусах городского и междугородного типа, используемых исключительно для перевозки школьников, и следует предусмотреть, чтобы он был четко виден водителям других транспортных средств и при этом не уменьшал поле обзора водителя автобуса городского или междугородного типа.



В странах, где предписан иной знак, содержащий, например, слово «дети», этот знак может использоваться на транспортных средствах, перевозящих детей, вместо знака «школьный автобус», при этом соответствуя характеристикам, определенным в первой втяжке в пункте ii) ниже.

- ii) В том случае, когда используется указанный выше знак «школьный автобус», следует предусмотреть, чтобы этот знак соответствовал следующим предписаниям:
 - a. фон знака имеет желтый цвет и изготовлен из светоотражающего материала;
 - b. знак, устанавливаемый сзади автобуса городского или междугородного типа, имеет форму квадрата со стороной 400 мм. Знак, устанавливаемый спереди, может иметь уменьшенные размеры.
- iii) Для повышения безопасности детей во время посадки или высадки автобусы городского или междугородного типа следует оборудовать световыми знаками автожелтого цвета, на которых желательно посредством мигающих электролюминесцентных диодов выделены детские силуэты. Такое освещение следует включать только во время остановки транспортного средства для посадки или высадки детей.

¹⁹ Правила № 48: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении установки устройств освещения и световой сигнализации; Правила № 104: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения светоотражающей маркировки для транспортных средств категорий М, N или О.

b) Специальные предупреждающие фонари

В дополнение к знаку «школьный автобус» национальное законодательство может предписывать установку на школьных автобусах городского и междугородного типа, используемых исключительно для этого вида перевозок, специальных предупреждающих мигающих фонарей спереди и сзади транспортного средства, как это предусмотрено в пункте 14 b) статьи 32 Конвенции о дорожном движении 1968 года, для предупреждения о посадке и высадке детей. Следует предусмотреть, чтобы эти огни, расположенные в четырех верхних габаритных точках транспортного средства, в случае их включения работали поочередно: если они включаются с одной стороны, то с другой они автоматически выключаются.

При отсутствии таких мигающих огней в национальном законодательстве следует предусмотреть требование в отношении одновременного мигания всех указателей поворота автожелтого цвета в соответствии с положениями пунктов 39 и 42 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года.

7.1.2.3 Требования, предъявляемые к профессиональной подготовке водителей пассажирских транспортных средств общего пользования

- a) Учитывая особую ответственность, возлагаемую на водителей пассажирских транспортных средств общего пользования (водительские удостоверения категории D или подкатегории D1), правительствам следует обеспечивать с помощью мер, которые они считают подходящими, чтобы в число кандидатов на получение водительских удостоверений этой категории не попадали лица, совершившие в прошлом поступки, не совместимые с такой ответственностью.
- b) Следует предусмотреть, чтобы лица, желающие получить водительское удостоверение, отвечали определенным требованиям в отношении физической, умственной и профессиональной пригодности, как, например, предписаниям, содержащимся в приложении II к Соглашению о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года.
- c) Следует предусмотреть, чтобы лица, желающие получить водительское удостоверение, имели достаточный стаж практического вождения транспортных средств категории B или C или подкатегории C1 (например, три года) и прошли специальную подготовку в автошколах. Национальным законодательством могут предусматриваться отступления от данного положения.
- d) Структуру и содержание специальных программ обучения, а также продолжительность подготовки следует устанавливать в зависимости от квалификации и опыта лиц, желающих получить водительское удостоверение.
- e) В специальные программы подготовки следует включать вопросы, касающиеся посадки и высадки пассажиров, в частности детей, инвалидов и престарелых лиц, торможения и остановки при движении на различных скоростях с учетом безопасности пассажиров, мер по экстренной эвакуации пассажиров, оказания первой медицинской помощи пассажирам в чрезвычайных ситуациях.
- f) Водителям транспортных средств категории D и подкатегории D1 следует проходить периодические медицинские осмотры в сроки, установленные национальным законодательством.

7.1.2.4 Дополнительные рекомендации

- a) В национальном законодательстве следует предписывать для водителей пассажирских транспортных средств общего пользования требования, в частности в отношении допустимого уровня содержания алкоголя в крови, который следует устанавливать ниже предусмотренного для других категорий водителей, особенно в случае перевозки школьников или перевозки детей (см. пункт 1.2 настоящей резолюции, и в частности пункт 1.2.2.1).
- b) В целях улучшения видимости транспортных средств, перевозящих детей, в национальном законодательстве следует предписать включение на этих транспортных средствах огней ближнего света, если они уже не оборудованы дневными ходовыми огнями, которые включаются автоматически.
- c) В том случае, когда та или иная страна предписывает обязательную установку на транспортных средствах, предназначенных исключительно для перевозки детей, специальных мигающих огней, предусмотренных выше в подпункте b) пункта 7.1.2.2, необходимо также параллельно определять условия их использования, а также последствия их включения для других участников дорожного движения. В частности, можно предусмотреть, чтобы водители других транспортных средств, движущиеся в обоих направлениях по той же проезжей части, останавливались перед школьным автобусом городского или междугородного типа и стояли в течение всего времени, пока включены эти огни, указывающие на посадку или высадку детей.

7.2 Особые категории транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов

7.2.1 Контекст

В силу особенности некоторых транспортных средств или цели их использования особое внимание следует уделять их обозначению, с тем чтобы сделать их более видимыми и легко опознаваемыми другими участниками дорожного движения. В этой связи в приложении 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года определяются лишь устройства освещения и световой сигнализации, которыми должны быть оборудованы транспортные средства, без их разграничения на особые категории. Приведенные ниже рекомендации имеют целью дополнить Конвенцию в этом отношении посредством уточнения правил, которые следует применять к соответствующим категориям транспортных средств.

Вместе с тем в пункте 4 статьи 30 указанной Конвенции определяются общие правила, которые должны соблюдаться в вопросах сигнализации в том случае, когда груз выступает спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства.

7.2.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

7.2.2.1 Транспортные средства большой длины и грузоподъемности

а) Задний опознавательный знак

Учитывая трудности, связанные с опознаванием и обгоном транспортных средств большой длины (как указано во внутреннем законодательстве) и/или грузоподъемности, эти транспортные средства следует оснащать дополнительной сигнализацией сзади в виде опознавательных знаков, позволяющих сделать их более видимыми и легко опознаваемыми в соответствии с требованиями, содержащимися в Правилах № 70²⁰ ЕЭК ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года 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.

б) Обозначение сбоку и сзади

На транспортные средства большой длины и грузоподъемности массой не менее 7 500 кг следует наносить маркировку в виде светоотражающих полос, упомянутых в пункте 7.1.2.1 выше.

Национальные правила могут уточнять конкретные категории транспортных средств, которые могут или должны иметь такое обозначение, а также разрешенные цвета для транспортных средств, зарегистрированных на территории страны.

7.2.2.2 Тихоходные транспортные средства

Под тихоходными транспортными средствами понимаются механические грузовые транспортные средства, которые в силу своей конструкции не могут двигаться со скоростью более 40 км/час.

а) Обозначение сзади

Принимая во внимание опасность, которую представляют в дорожном движении такие транспортные средства, на них следует устанавливать как минимум задний опознавательный знак, определенный в приложениях 5 и 12 к Правилам № 69 ЕЭК ООН²¹, прилагаемых к Соглашению 1958 года, упомянутому в пункте 7.2.2.1 а) выше.

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.

Если устанавливается один знак, его следует размещать в зависимости от принятого в стране регистрации направления движения как можно ближе к левому краю транспортного средства в случае правостороннего движения или к правому краю в случае левостороннего движения.

Этот знак следует прочно крепить сзади транспортного средства или его прицепа либо, в соответствующем случае, его груза.

²⁰ Правила № 70: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения задних опознавательных знаков транспортных средств большой длины и грузоподъемности.

²¹ Правила № 69: Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения задних опознавательных знаков для тихоходных (по своей конструкции) транспортных средств и их прицепов.

б) Специальные предупреждающие фонари автожелтого цвета

В национальном законодательстве следует предусмотреть оснащение тихоходных транспортных средств специальными предупреждающими фонарями (проблесковыми огнями), испускающими автожелтый свет, как это предусмотрено в пункте 14 б) статьи 32 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

7.2.2.3 Специальные автомобильные перевозки

Под «специальными автомобильными перевозками» подразумевается транспортное средство или состав транспортных средств с грузом или без груза, которые могут двигаться с превышением хотя бы одного из максимальных габаритов (длины, ширины и, возможно, высоты) и/или массы, разрешенных национальным законодательством. Если речь идет о грузе, то он является неделимым. Настоящие рекомендации также охватывают передвижные краны и самоходную технику, габариты или масса которых превышают допустимые нормы.

а) Обозначение и обеспечение безопасности этих перевозок

Цель обозначения специальных автомобильных перевозок состоит в предотвращении дорожно-транспортных происшествий посредством привлечения внимания других участников дорожного движения к потенциальным рискам, связанным с такими перевозками.

- i) Для того чтобы эти перевозки могли быть опознаваемыми другими участниками дорожного движения, при их выполнении следует использовать, помимо, с одной стороны, знаков, предусмотренных в пункте 7.2.2.1 для транспортных средств большой грузоподъемности и большой длины, и, с другой стороны, специальных предупреждающих огней, упомянутых в подпункте б) пункта 7.2.2.2, общий предупреждающий знак, выполненный в виде двух прямоугольных табличек (одной - установленной спереди и другой - установленной сзади) с нанесенной на них черным цветом либо надписью типа «специальная автомобильная перевозка», либо пиктограммой на желтом светоотражающем фоне.
- ii) В случае превышения нормативных габаритов (спереди, сзади или сбоку), установленных национальным законодательством, при такой перевозке следует использовать дополнительные устройства сигнализации, такие, как прямоугольные таблички с диагональными чередующимися светоотражающими полосами красного и белого или красного и желтого цветов и контурными габаритными фонарями, предусмотренными в пункте 19 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении 1968 года.
- iii) Если специальная автомобильная перевозка может поставить под угрозу безопасность дорожного движения в силу своих характеристик, рекомендуется производить ее в сопровождении эскорта, характер которого может варьироваться в зависимости от уровня потенциального риска по отношению к другим участникам дорожного движения, как это указано ниже.
 - а. Первый уровень эскорта мог бы состоять из ведущего транспортного средства впереди и транспортного средства, обеспечивающего защиту сзади, при следующих условиях: С учетом того, что привычный вид и видимость этих сопровождающих транспортных средств играют важную роль, им следует быть желательно желтыми. Их видимость также следует улучшать за счет нанесения спереди и сзади диагональных светоотражающих полос белого и красного цвета и боковой светоотражающей маркировки, выполненной в виде «стрелы» с чередованием белого и красного или желтого и красного цветов. Кроме того, каждое из этих транспортных средств следует оснащать специальными предупреждающими фонарями и общей предупреждающей табличкой (с надписью или пиктограммой), упомянутой в пункте i) выше.
 - б. Что касается специальных автомобильных перевозок, то их следует помимо сопровождающих транспортных средств, упомянутых в первом абзаце, при необходимости производить в сопровождении полицейских (или военных) транспортных средств, роль которых состоит в обеспечении безопасности дорожного движения, а также в облегчении продвижения колонны и обеспечении соблюдения правил.

б) Особые правила движения

Специальные автомобильные перевозки следует регламентировать особыми правилами дорожного движения по дорожной сети, устанавливающими, например, обязательное использование конкретных маршрутов, обязательное соблюдение точного расписания и/или конкретные ограничения скорости.

- i) С этой целью их следует производить по специальному разрешению, как это предусмотрено пунктом 5 статьи 30 Конвенции о дорожном движении 1968 года. В этой связи в национальном законодательстве следует определить условия и критерии выдачи таких разрешений (продолжительность (на один рейс или постоянно), географические масштабы и т.д.) в зависимости от характера соответствующей перевозки. Эти административные разрешения имеют целью обеспечить сохранность дорожной инфраструктуры, в частности инженерных сооружений, и ограничить неудобства для других участников дорожного движения в условиях обеспечения безопасности.
- ii) Кроме того, в национальном законодательстве следует предписывать в ходе осуществления этих специальных автомобильных перевозок включение ближнего света, если эти транспортные средства уже не оснащены дневными ходовыми огнями, которые включаются автоматически.

7.2.2.4 Транспортные средства, перевозящие опасные грузы

С учетом повышенного риска, сопряженного с дорожными перевозками опасных грузов, всем странам следует применять правила, определенные в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), в частности, касающиеся нанесения маркировки на эти транспортные средства.

ЧАСТЬ III

ИНФРАСТРУКТУРА И БЕЗОПАСНОСТЬ

Усовершенствование автодорожной инфраструктуры может способствовать ощутимому снижению количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Придав дороге доступную для понимания участниками дорожного движения конфигурацию, проектировщики могут влиять на их поведение. Оборудование дороги должно допускать ее безопасное использование участниками дорожного движения различных категорий. В настоящем разделе затрагиваются, в частности, те объекты инфраструктуры и оборудование, которые нацелены на обеспечение безопасности наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения (пешеходов, детей, лиц с ограниченной мобильностью, престарелых, водителей и пассажиров двухколесных транспортных средств), а также некоторые другие объекты, имеющие особые характеристики (искусственные сооружения, туннели) либо предназначенные для охраны дороги от пересечения ее дикими животными и/или для охраны самих диких животных.



ГЛАВА 8

Меры и средства, призванные обеспечивать безопасность пешеходов

В дополнение к рекомендации, содержащейся в главе 3 настоящей Сводной резолюции, в настоящей главе перечисляются различные меры и средства, призванные обеспечивать более высокий уровень безопасности пешеходов.



8.1 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ СРЕДСТВ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПЕШЕХОДОВ

Поскольку пешеходы как группа, характеризующаяся неоднородностью, обладают весьма различными возможностями и как таковые являются особенно уязвимыми, стратегии адаптации их поведения к существующим дорожным инфраструктурам ограничены. Поэтому необходимы правовые положения, рекомендации и другие подходы в области инфраструктуры.

Средства обслуживания и инфраструктуру следует проектировать таким образом, чтобы обеспечить мобильность пешеходов, уменьшить опасность на дороге и способствовать формированию у всех участников дорожного движения безопасного и ответственного поведения. Рекомендуется принять следующие меры, касающиеся пешеходов:

8.1.1 ТРОТУАРЫ И ПЕШЕХОДНЫЕ ДОРОЖКИ

Во всех небольших и крупных городах следует создать сеть непрерывных пешеходных маршрутов (включая тротуары и т.д.). Они будут обеспечивать безопасные, прямые соединения между местами проживания, магазинами, школами, местами доступа к общественному транспорту и другими жизненно важными объектами и средствами обслуживания. Следует предусмотреть, чтобы тротуары и пешеходные дорожки были хорошо освещены и поддерживались в хорошем состоянии. Их ширину следует определять в зависимости от их функциональной роли (школьные дорожки или маршруты, проходящие по торговым районам, и т.д.). Тротуар не следует использовать для стоянки транспортных средств. Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов и лиц с ограниченными возможностями передвижения, пользующихся инвалидными колясками, следует гарантировать достаточное пространство и в случае допустимого отступления от этого правила соответствующие места для стоянки следует обозначать. Следует предусмотреть, чтобы знаки и другое оборудование не затрудняли движения пешеходов.

Не следует разрешать использование пешеходных дорожек и тротуаров транспортными средствами, включая все приспособления для индивидуального перемещения, которые приводятся в движение двигателями любого типа, за исключением медленно движущихся средств передвижения, предназначенных для инвалидов.

8.1.2 ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

8.1.2.1 Общие принципы

На пешеходных переходах следует обеспечивать возможность безопасного пересечения проезжей части. Следовательно, переходы не могут рассматриваться просто в качестве дорожной разметки, а их следует считать неотъемлемым элементом транспортной схемы (включая подъездные зоны и, по возможности, центральный островок безопасности), образующим составную часть всей конструкции дороги. Поэтому аспекты, связанные с их местоположением и схемой, следует во всех случаях учитывать в контексте планирования, разработки конструкции и строительства дороги в целом. В сущности, цель заключается в том, чтобы по возможности отдавать предпочтение созданию безопасных условий для перехода пешеходов через дорогу без изменения уровня. Однако при необходимости для повышения безопасности пешеходов в определенных местах следует предусмотреть возможность использования таких инженерных сооружений, как пешеходные мосты или подземные переходы.

Следует также создать достаточное количество пешеходных переходов, тщательно планируя их таким образом, чтобы не заставлять пешеходов пользоваться длинными обходными путями.

8.1.2.2 Обзор на пешеходных переходах

Следует предусмотреть, чтобы в зоне приближения к переходу ничто не затрудняло обзор, поскольку для безопасного пересечения дороги пешеходам необходимо иметь возможность видеть приближающиеся транспортные средства и быть видимыми для водителей таких транспортных средств. Поэтому для обеспечения хорошего обзора в зоне пешеходного перехода рекомендуется по возможности увеличить ширину тротуара настолько, чтобы его край находился на одной линии с обочиной проезжей части, где предусмотрены места для стоянки, либо обеспечить соблюдение запрещения остановки или стоянки перед пешеходным переходом на расстоянии не менее пяти метров, как это требуется, например, пунктом 18 приложения к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении 1968 года (к статье 23.3). Для обеспечения соблюдения этого запрещения можно использовать соответствующую разметку.

8.1.2.3 Оборудование пешеходных переходов

В целом дороги следует проектировать таким образом, чтобы минимизировать расстояние между краями пересекаемой проезжей части на обозначенных пешеходных переходах.

Пешеходные переходы, не оснащенные светофорами, следует оборудовать знаком, означающим обязательное предписание и предусмотренным Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года, и водителей транспортных средств следует при необходимости информировать о них предупреждающим знаком на достаточном расстоянии до перехода. Пешеходные переходы следует также четко обозначать на проезжей части, как это предусмотрено, например, Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года (приложение 2), и освещать в значительно большей степени, чем другие части дороги.

Если на перекрестке, регулируемом светофором, разрешен поворот транспортных средств, то следует принять меры для повышения безопасности пешеходов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу. С этой целью следует обеспечить четкое оповещение, с одной стороны, для пешеходов, которым нужно помнить о возможной опасности, а с другой - для водителей, которым следует проявлять осторожность при выполнении поворота.

Кроме того, следует обеспечить, чтобы при синхронизации фаз включения светофоров предусматривалось достаточное время для безопасного пересечения дороги пешеходами. В особых случаях для предоставления дополнительного времени для пересечения дороги медленно передвигающимися пешеходами следует использовать технические средства обнаружения.

На пешеходных переходах, не регулируемых светофорами, скорость приближающихся транспортных средств следует ограничивать таким образом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного перехода дороги для пешеходов.

Наконец, в местах повышенной опасности, особенно когда имеется более одной полосы движения в каждом направлении или же когда существует вероятность движения транспортных средств с повышенной скоростью, пешеходные переходы по возможности не следует создавать. Если это невозможно, то их следует оборудовать центральным островком безопасности и/или другими средствами наряду с хорошим освещением, с тем чтобы облегчить безопасное пересечение проезжей части для пешеходов, особенно для детей и престарелых лиц.

8.1.3 ПОДЗЕМНЫЕ ПЕРЕХОДЫ И ПЕШЕХОДНЫЕ МОСТЫ

В тех случаях, когда состоящую более чем из двух полос дорогу с интенсивным движением приходится пересекать значительному числу пешеходов, в качестве надлежащего решения могут использоваться пешеходные мосты и подземные переходы, если они обслуживаются надлежащим образом, освещены и доступны для всех пользователей, включая лиц с ограниченными возможностями передвижения, а также дорожные ограждения для предотвращения пересечения пешеходами дороги в неустановленном месте.

8.1.4 ПЕШЕХОДНЫЕ ЗОНЫ

Пешеходные зоны предназначены для использования пешеходами и должны проектироваться с этой целью. В национальное законодательство следует включать четкие предписания, регулирующие условия доступа к ним транспортных средств и участников дорожного движения определенных категорий, а также правила установки знаков, допустимых скоростей и часов движения в этих зонах. Следует обратить особое внимание на доступ к пешеходным маршрутам на входе в пешеходные зоны и на выходе из них.

8.1.5 ЗОНЫ С ОГРАНИЧЕННОЙ СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

Решающее значение для безопасности пешеходов имеет обеспечение низких скоростей движения в населенных пунктах. Однако для создания зоны с низкой скоростью движения, как правило, недостаточно одной лишь установки дорожных знаков. Необходимо также использовать различные специальные объекты инфраструктуры. Для этой цели можно предусмотреть различные типы инфраструктуры, например зоны, в которых для пешеходов может быть обеспечена повышенная безопасность. Ниже описаны два наиболее распространенных типа таких зон.

8.1.5.1 Зоны с ограничением скорости движения 30 км/ч

Это зона для замедления скорости движения в пределах не более 30 км/ч, которая существенно отличается от обычной дороги. Ее следует обозначать соответствующим знаком, предусмотренным в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Она проектируется и планируется таким образом, чтобы снизить как интенсивность, так и скорость движения. При создании таких зон могут приниматься как отдельные, так и все нижеследующие меры:

- a) Создание отчетливо видимых «ворот» на въездах в зону.
- b) Установление общего ограничения скорости 30 км/ч.
- c) Проектирование дорог и прилегающих территорий таким образом, чтобы они способствовали снижению скорости.

- d) Выделение в зоне значительных территорий, предназначенных для движения пешеходов и немеханических транспортных средств.
- e) Предоставление приоритета транспортным средствам, приближающимся справа (слева в странах с левосторонним движением).
- f) Использование взамен асфальта различных типов дорожного покрытия, с тем чтобы определенные места были хорошо видны.

8.1.5.2 Жилые зоны

Жилые зоны могут оборудоваться там, где количество автомобилей настолько незначительно, что вся улица может использоваться для пешего движения или даже игр, а также в местах, где многочисленные пешеходы должны иметь возможность пересекать дорогу «повсеместно». Эти зоны следует проектировать таким образом, чтобы для водителей было очевидно, что транспортные средства не имеют приоритета перед пешеходами и что они обязаны снижать скорость движения, с тем чтобы предоставлять приоритет пешеходам в этой зоне.

Эти зоны следует обозначать для водителей транспортных средств соответствующим знаком, означающим обязательное предписание, как, например, знак, предусмотренный в Европейском соглашении 1971 года (см. новый подпункт 14 пункта 22 - к подразделу II раздела E приложения 1), дополняющем Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

См. также пункт 20-бис (к статье 27-бис «Специальные правила, применяемые в жилых зонах, обозначенных соответствующими знаками») Европейского соглашения 1971 года, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года.

8.1.6 ТЕРРИТОРИИ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ШКОЛАМ

Серьезное внимание следует уделять территориям, прилегающим к школам, и, когда речь идет о строительстве новых или реконструкции уже существующих школ, надлежит принимать особые меры для обеспечения высокого уровня безопасности детей (по этому вопросу см. пункт 9.1 главы 9). В дополнение к этим мерам, касающимся инфраструктуры, особое внимание следует также уделять вопросу об обеспечении безопасности маршрутов следования учащихся школ, который затронут в пункте 4.1 главы 4.

8.1.7 ПЕШЕХОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СЕЛЬСКИХ РАЙОНАХ

Пешеходные дорожки в сельских районах либо должны быть полностью независимы от дорог, либо должны отделяться от них физически с помощью высокого бордюра, газона или широкой обочины. Для обеспечения адекватной безопасности одного лишь нанесения разметки на тротуаре или создания узких обочин недостаточно.

8.1.8 УКАЗАТЕЛИ НАПРАВЛЕНИЙ И ИНФОРМАЦИОННО-УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

Повышению безопасности пешеходов может способствовать хорошая ориентация, основанная на указателях направлений и информационно-указательных знаках. С помощью таких знаков можно добиться того, что пешеходы не потеряются в незнакомом месте, не утратят ориентацию в условиях движения и будут внимательно следить за дорожной обстановкой; эти знаки могут использоваться также для указания наиболее безопасных маршрутов.

8.1.9 ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ДРУГИХ ЛИЦ, ПЕРЕМещаЮЩИХСЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ БЕЗ ДВИГАТЕЛЯ

Безопасность пешеходов ни в коем случае не следует ставить под угрозу в результате использования средств, предназначенных для повышения безопасности и удобства велосипедистов и других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя (роликовых коньках, самокатах и т.д.). Если выделение отдельной полосы для этих участников дорожного движения нежелательно или невозможно, то дорожную инфраструктуру следует проектировать таким образом, чтобы обеспечивалось безопасное движение велосипедистов и других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя.

8.1.10 СОЗДАНИЕ УДОБСТВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ

Создание даже таких удобств, как просто ровные поверхности тротуаров, наличие скамеек и укрытий, играет свою роль в обеспечении безопасности пешеходов. Это особенно актуально для престарелых лиц и инвалидов и может способствовать предупреждению происшествий, вызванных падением.

8.1.11 ТЕКУЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ТРОТУАРОВ

Тротуары следует оснащать и содержать таким образом, чтобы их поверхность была ровной и нескользкой. Следует предусмотреть, чтобы движению пешеходов не мешали никакие препятствия. В зимнее время важное значение имеют борьба с обледенением и очистка тротуаров от снега.

8.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НА УЧАСТКАХ С ОДНОСТОРОННИМ ДВИЖЕНИЕМ ПОЛОС, ЗАРЕЗЕРВИРОВАННЫХ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ В ПРОТИВОПОЛОЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

С целью уменьшения опасности дорожно-транспортных происшествий с пешеходами, пересекающими проезжую часть на участках с односторонним движением, где имеются полосы, зарезервированные для движения некоторых категорий транспортных средств в противоположном направлении, следует уделять особое внимание необходимому оборудованию, предусматривая:

- а) либо пешеходные переходы, регулируемые светофорами;
- б) либо островки безопасности у края данной полосы движения, причем на каждом островке безопасности и напротив него на тротуаре следует устанавливать знак, напоминающий пешеходам об опасности появления транспортного средства с соответствующего направления.

Кроме того, для того чтобы воспрепятствовать пешеходам пересекать проезжую часть в местах, иных чем специально оборудованные для пешехода, упомянутые выше, следует там, где это необходимо, устанавливать соответствующие заградительные устройства, отделяющие тротуар от зарезервированной для движения в противоположном направлении полосы движения. Следует также принять меры предосторожности для обеспечения того, чтобы заградительные устройства не были расположены в местах, где выходящие из автобусов пассажиры могли бы оказаться в пространстве между автобусом и этим устройством.

8.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОСТАНОВКАХ ТРАМВАЯ

С целью обеспечения безопасности на остановках трамвая посадка и высадка пассажиров ни в коем случае не должны осуществляться непосредственно с проезжей части или на нее без какой-либо защиты. С этой целью остановки следует проектировать либо у тротуара или специально оборудованного островка безопасности, либо - в случае узких улиц - на приподнятом участке проезжей части, обозначенном световым сигналом. Возвышение любого типа может также оказаться необходимым для облегчения посадки и высадки престарелых лиц и инвалидов.

ГЛАВА 9

Оборудование для обеспечения безопасности детей на пути в школу и из школы и вблизи школ

В дополнение к рекомендациям, содержащимся в главе 4 настоящей Резолюции, в настоящей главе перечислены различные меры по обустройству территории, позволяющие обеспечить безопасность детей на пути в школу и вблизи школ.



9.1 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ОКРУЖАЮЩИХ УСЛОВИЙ ВБЛИЗИ ШКОЛ И РАСПОЛОЖЕНИЯ ШКОЛ

- a) Поблизости от школ органам власти следует предупреждать водителей о возможном присутствии детей при помощи надлежащих знаков, например тех, которые перечислены в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года;
- b) вблизи школ органам власти следует также принимать меры по ограничению скорости транспортных средств, по крайней мере в часы школьных занятий и в то время, когда дети идут в школу или из школы, а также по запрещению стоянки и обгона;
- c) вблизи школ движение автомобилей следует по возможности отделять от движения велосипедистов и пешеходов;
- d) если выход детей непосредственно на улицу с интенсивным движением предотвратить нельзя, то следует принимать меры - постоянного характера либо на время нахождения детей в школе - по ограничению скорости движения на таких улицах;
- e) для транспортных средств, перевозящих школьников (автобусы, частные автомобили), следует предусмотреть места остановок, которые по возможности следует размещать вне проезжей части и на той стороне дороги, где расположена школа;
- f) дороги, расположенные вблизи школ, и дороги, обеспечивающие подъезд к ним, следует планировать, проектировать, оборудовать и содержать таким образом, чтобы они были безопасны для детей (достаточно широкие тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, боковые барьеры, пешеходные переходы под проезжей частью или над ней, обозначенные соответствующими знаками, и разметка, светофоры и освещение проезжей части);
- g) на дорогах и стоянках в зоне возле школ не следует размещать искусственные и естественные препятствия, включая стоящие транспортные средства, которые затрудняли бы детям обзор дороги и движущихся по ней транспортных средств, а водителям - видимость детей;
- h) по возможности надлежит исключать опасные ситуации на дорогах вблизи школ и на маршрутах следования в школы;
- i) уже на предварительных стадиях планирования новых школ следует привлекать для консультаций органы по надзору за безопасностью дорожного движения и органы здравоохранения, с тем чтобы школы располагались по возможности вблизи от жилых районов и дальше от дорог с интенсивным движением транспорта;
- j) выходы из школ и со школьных площадок следует планировать таким образом, чтобы они вели на дороги, которые наименее опасны для детей в плане дорожного движения.

9.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ОСТАНОВОК РЕЙСОВЫХ И ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ

- a) Остановки школьного автобуса должны соответствовать рекомендации, предусмотренной в пункте 4.2.1 e), и их желательно размещать на территории самой школы. Этот момент следует принимать во внимание при разработке планов строительства новых школ;
- b) если остановки школьного автобуса совмещены с остановками рейсового пассажирского транспорта, то это следует принимать во внимание при проектировании автобусной остановки;
- c) пространство, отведенное для детей, ожидающих автобус, должно быть достаточно большим, чтобы их вместить. Его следует отгородить от проезжей части стационарным барьером с промежутками в том месте, где находятся двери автобуса. Эти промежутки следует защитить вторым барьером, находящимся дальше от края тротуара;
- d) когда остановка школьного автобуса находится не в том месте, не расположена остановка рейсового автобуса, ее следует обозначать особо.

ГЛАВА 10

Уличное оборудование, предназначенное для облегчения передвижения лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц



10.1 Контекст

Невзирая на меры, изложенные в пунктах 3.3 и 3.4 главы 3 в отношении безопасности лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц, государственным органам следует принимать соответствующие меры в отношении уличного оборудования в целях облегчения перемещения этих лиц и повышения их безопасности в условиях дорожного движения.

10.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

Для облегчения перемещения лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц следует применять меры, изложенные ниже.

10.2.1 ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ

Соответствующим органам следует обеспечивать:

- a) включение в стандарты в области строительства и обслуживания инфраструктуры транспорта положений, направленных на обеспечение для лиц с ограниченной мобильностью возможности перемещаться без особых трудностей. В частности, при использовании текстуры покрытия дорог следует проводить различие между их использованием для ориентации слепых и для предупреждения слепых о наличии препятствий. Покрытие для ориентации слепых следует применять вблизи перекрестков, автобусных остановок, общественных зданий и т.д. Покрытие для предупреждения слепых имеет целью защитить их от таких препятствий, как деревья, счетчики времени стоянки, рекламные щиты и т.д., расположенные вдоль тротуаров. Также следует, в частности, поощрять применение следующих мер:
 - i) приведение тротуаров, пологих съездов и подъемников в более полное соответствие с потребностями перемещения лиц с ограниченной мобильностью пешком или в инвалидных колясках. В частности, следует уменьшать высоту или делать скосы на краях бордюров на участках тротуаров, примыкающих к пешеходным переходам, и предусматривать устройство на наклонных плоскостях (пологих съездах) покрытий, предотвращающих скольжение. Следует также обеспечивать предупреждение слепых об этом уличном оборудовании;
 - ii) оснащение светофоров кнопками управления, размещенных таким образом, чтобы они были доступны для лиц, пользующихся инвалидными колясками;
 - iii) облегчение пользования системами общественного транспорта лицами с ограниченной мобильностью за счет принятия соответствующих мер в отношении доступа на стоянки и в транспортные средства.
- b) учет местных потребностей лиц с ограниченной мобильностью, например за счет создания в населенных пунктах ясно обозначенных маршрутов, обеспечивающих легкий доступ к магазинам, банкам и другим учреждениям, связанным с обслуживанием населения.

10.2.2 ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПРЕСТАРЕЛЫХ ЛИЦ

Соответствующим органам следует:

- a) предпринимать усилия по обеспечению надлежащей эксплуатации элементов дорожной инфраструктуры, включая уличное оборудование, имеющее большое значение для перемещения этих лиц;
- b) поощрять и систематически осуществлять соответствующую установку уличного оборудования, а также постепенное устранение физических препятствий, таких, как ступеньки и лестницы между улицами, зданиями и транспортными системами;
- c) поощрять и осуществлять везде, где это возможно, в городских центрах развитие сети непрерывных и безопасных дорожек для пешеходов.

Объекты инфраструктуры и безопасность двухколесных транспортных средств

Пользователи двухколесных транспортных средств с мотором или без такового (велосипедов, мопедов, мотоциклов) подвергаются воздействию особых факторов риска в силу характеристик, присущих этим транспортным средствам. В главе 6 настоящей Резолюции изложен свод рекомендаций, касающихся водителя и транспортного средства, которые нацелены на повышение их безопасности. Однако с учетом более низкой устойчивости и более низкой пассивной безопасности этих транспортных средств важно также уделять внимание объектам инфраструктуры и элементам оборудования дорог, которые могут защитить их или смягчить последствия дорожно-транспортных происшествий с их участием. Такова цель приведенных ниже рекомендаций.



11.1 ВЕЛОСИПЕДЫ

11.1.1 ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

В целях повышения безопасности велосипедистов и поощрения доброжелательных взаимоотношений всех пользователей дороги категорию велосипедистов следует учитывать при разработке стратегий мобильности, в частности, при создании или переоборудовании предназначенных для них объектов инфраструктуры.

Оборудование таких особых объектов инфраструктуры для велосипедистов, как «велосипедные дорожки» и «велосипедные полосы движения» (см. по этому вопросу определения, содержащиеся в статье 1 g-бис) и g-тер) Конвенции о дорожном движении 1968 года и в статьях 1 e-бис) и e-тер) Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, которые были введены на основании поправок, вступивших в силу 28 марта 2006 года), требует дополнительного пространства и финансовых средств. Создание этих объектов следует поощрять и по возможности предусматривать при планировании дороги, а не добавлять впоследствии, когда риск становится очевидным и требуются усовершенствования (позаимствовано из главы 6).

Следует предусмотреть, чтобы эти объекты инфраструктуры соответствовали конкретным нормам и способствовать соблюдению правил дорожного движения. Эти объекты следует стандартизировать на национальном уровне, так как это будет стимулировать единообразное поведение как велосипедистов, так и других участников дорожного движения, поскольку они смогут более четко выявлять эти объекты, определять условия дорожного движения и осознавать потенциальные факторы риска, с которыми они могут столкнуться.

Выбор объектов инфраструктуры следует осуществлять в координации со всеми заинтересованными сторонами, в частности с объединениями велосипедистов, а также с представителями других категорий участников дорожного движения, с тем чтобы стимулировать практический учет потребностей других сторон и признание любых согласованных мер.

11.1.2 ВНЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

С учетом имеющегося пространства создание особых объектов инфраструктуры для велосипедистов представляет более легкую задачу. Для велосипедистов следует выделять определенные маршруты, используя, например, надлежащее покрытие, разметку, а также знаки и сигналы. Следует гарантировать эффективную защиту, особенно на перекрестках, стимулируя установку таких особых предметов оборудования, как отдельные светофоры, вынесенные вперед стоп-линии и т.д. (см. пункт 11.1.4).

В тех случаях, когда оборудовать велосипедные дорожки или полосы движения не представляется возможным из-за отсутствия места, выравнивание или даже асфальтирование обочин вдоль определенных дорог может послужить альтернативным решением, которое позволит также повысить безопасность всех участников дорожного движения.

Хорошее состояние дорожной сети имеет важное значение как для расширения использования велосипедов, так и для повышения уровня безопасности за счет сокращения маневров для объезда возможных препятствий или в случае потери равновесия из-за плохого состояния дорожного покрытия.

11.1.3 В НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ

Интересы велосипедистов следует учитывать везде, причем не только посредством создания велосипедных дорожек или конкретных объектов, но и на основе принятия таких мер общего характера, как, например, ограничение скорости движения и расширение зон, предназначенных для движения велосипедов, пешеходов и общественного транспорта.

Помимо велосипедных дорожек и полос движения, цели обеспечения «мирного» сосуществования различных категорий участников дорожного движения могут служить различные сравнительно недорогие элементы оборудования дорог или меры. Роль идет, например, о следующем:

- a) движению во встречном направлении на улицах с односторонним движением, где местные транспортные потоки являются незначительными;
- b) использовании существующих подъездных дорог, предназначенных для доставки грузов или доступа местных жителей;
- c) создании зон с ограничением скорости до 30 км/ч;
- d) создании улиц с велосипедным движением по образцу пешеходных улиц;

- e) обустройстве центральной разделительной полосы на улицах с двусторонним движением, которая не только визуально сокращает ширину проезжей части, а следовательно и снижает скорость движения транспортных средств, но и облегчает въезд из прилегающих районов и заблаговременную подготовку к повороту налево (направо в странах с левосторонним движением) на перекрестках;
- f) возможности использования велосипедами полос движения, предназначенных для автобусов, которые при необходимости могут быть расширены;
- g) обозначении рекомендуемых маршрутов.

При проведении дорожных ремонтно-восстановительных работ также целесообразно избегать выступающих элементов, например вследствие последовательного наложения все новых слоев покрытия, которые вынуждают велосипедистов менять траекторию движения.

11.1.4 ОСОБЫЕ МЕРЫ НА ПЕРЕКРЕСТКАХ

Особое внимание следует уделять обустройству перекрестков, где велосипедные дорожки или полосы движения пересекаются с полосами движения общего пользования. При планировании этих особых зон необходимо руководствоваться следующими целями:

- a) сокращение числа столкновений и смягчение их тяжести за счет улучшения видимости и снижения скорости движения механических транспортных средств;
- b) обеспечение защиты велосипедистов при выполнении поворота налево (направо в странах с левосторонним движением) и повороте направо (налево в странах с левосторонним движением), выполняемом другими транспортными средствами;
- c) обеспечение учета присутствия велосипедистов при обустройстве перекрестков с круговым движением и в процессе планирования перекрестков, оборудованных светофорами;
- d) обустройство на перекрестках защищенных зон для двухколесных транспортных средств в виде вынесенных вперед стоп-линий.

11.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ДВУХКОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С МОТОРОМ

Что касается места на дороге, то в некоторых странах мопеды полностью или частично приравнены к велосипедам. Если это не так, то они пользуются проезжей частью наравне с мотоциклами. В обоих случаях, особенно когда они пользуются проезжей частью, инфраструктура в основном рассчитана на легковые автомобили, грузовые автомобили и велосипеды. В приведенных ниже рекомендациях учитываются особенности мопедов и мотоциклов с точки зрения инфраструктуры.

11.2.1 ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Присутствие на проезжей части мопедов и мотоциклов в общем транспортном потоке требует особого внимания к таким аспектам, связанным главным образом с сохранением равновесия, как:

- a) Качество покрытия: неровности, выбоины, трещины, участки, покрытые гравием, и выступы представляют особую опасность. Они могут представлять особую угрозу для водителей двухколесных транспортных средств, в частности на мокрой дороге, когда у последних остается мало шансов избежать травм. Что касается гравия, то он снижает степень сцепления колес с дорогой и повышает риск падения. Кроме того, некоторые типы дорожного покрытия являются особо опасными на мокрой дороге, например каменное покрытие, рельсы, встроенные в дорожный профиль, и крышки смотровых колодцев.
- b) Дорожная разметка может представлять реальную опасность. Некоторые элементы дорожной разметки из термопластического материала в конечном итоге могут оказаться особо скользкими, в результате чего длина тормозного пути может стать непредсказуемой. Это же относится и к местам, где часто останавливаются транспортные средства (перед светофорами) и где на дорожном покрытии скапливаются загрязняющие вещества.
- c) Элементы на обочине дорог: опоры для устройств освещения, приспособления для установки знаков и сигналов могут создавать особую опасность для мотоциклистов, ограничивая видимость и причиняя травмы в аварийных ситуациях. Чрезвычайно опасными являются предохранительные барьеры, установленные таким образом, что мотоциклисты могут столкнуться с их опорами или выступающими элементами.

- d) Некоторые элементы оборудования дорог (сужения или приподнятые участки проезжей части), предназначенные для снижения скорости движения транспортного потока, иногда могут оказаться опасными, особенно если они расположены в неподходящих местах, плохо обозначены или не обозначены вообще либо плохо видимы.

При наличии определенных опасностей, указанных выше (неровностей, трещин, выступов и гравия), компетентным органам следует по крайней мере устанавливать знаки предупреждения об их присутствии. Если эти проблемы не удастся решить оперативно посредством соответствующих технических решений (например, разметки, обеспечивающей лучшее сцепление с дорогой), то особое внимание в процессе подготовки водителей следует уделять их поведению в таких ситуациях.

Наряду с этим в более общем плане следует:

- a) разрабатывать стратегии проектирования и установки дорожной разметки, крышек смотровых колодцев, а также элементов обустройства дороги;
- b) проводить мероприятия по техническому обслуживанию и ремонту дорог с учетом их последствий для двухколесных транспортных средств с мотором;
- c) разрабатывать стратегии проектирования и размещения дорожных знаков и приспособлений для их установки, устройств сигнализации и освещения и других элементов на обочинах дорог;
- d) стимулировать разработку комплексных национальных стратегий для ответственных за строительство и техническое обслуживание дорог с целью усовершенствования дорожной инфраструктуры для двухколесных транспортных средств с двигателем.

11.2.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МОПЕДОВ

В тех случаях, когда мопедам разрешено использовать велосипедные дорожки и полосы движения, следует уделять особое внимание проблеме сосуществования велосипедистов и водителей мопедов, например, регулируя доступ водителей мопедов на такие дорожки или полосы движения в зависимости от качества их поверхности и/или скорости мопедов.

11.2.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ МОТОЦИКЛОВ

Мотоциклисты лучше вписываются в общий транспортный поток, чем водители мопедов, в силу характеристик их транспортных средств (мощность, торможение, более высокий общий технологический уровень), однако они сталкиваются с аналогичными трудностями, которые усугубляются именно скоростью их транспортных средств. Поскольку, в отличие от водителей мопедов, они имеют доступ на автомагистрали и скоростные дороги, присутствие неровностей, трещин, острых выступов и т.д. на таких дорогах оказывается еще более опасным. Следовательно, управляющим инфраструктурой надлежит проявлять особое внимание к таким элементам и оперативно принимать меры для их ликвидации.

Присутствие предохранительных барьеров также может представлять реальную опасность для мотоциклистов, особенно если эти элементы имеют незащищенные опоры или выступающие части. Так, в случае столкновения с такими элементами телесные повреждения в большинстве случаев оказываются очень серьезными. Поэтому следует использовать бетонные ограждения или барьеры с менее опасным профилем, не имеющие незащищенных опор и выступающих частей.

Специальные объекты инфраструктуры и оборудование



12.1 Охрана дорог от пересечения их дикими животными

Животные, в частности дикие, могут создавать повышенный риск дорожно-транспортного происшествия на дорогах, пересекающих определенные зоны (например, леса), особенно там, где транспортные средства движутся с повышенной скоростью, например на автомагистралях и дорогах подобного рода.

По этой причине вдоль маршрутов с интенсивным движением следует устанавливать соответствующие приспособления (например, ограждения), защищающие участников дорожного движения от неожиданного появления этих животных. В тех случаях, когда это сделать невозможно, а также на маршрутах с менее интенсивным движением следует устанавливать соответствующие дорожные знаки, предупреждающие водителей о возможном появлении животных, с тем чтобы повысить их бдительность и, следовательно, скорректировать их поведение, в частности в том, что касается выбираемой ими скорости движения. На въезде в зону, где существует риск появления диких животных, следует устанавливать соответствующие дорожные знаки, которые надлежит дублировать внутри этой зоны.

Целесообразно также принимать такие меры по охране самих животных, как оборудование проходов соответствующих размеров над дорогой или под ней, с тем чтобы способствовать передвижению животных без риска для участников дорожного движения.

12.2 Высота проезда под искусственными сооружениями

Для обеспечения движения таких транспортных средств со значительными габаритами высоты, как автомобили большой грузоподъемности и автобусы, важно создать возможности для их безопасного перемещения под искусственными сооружениями, пересекающими автодороги, либо в туннелях. С этой целью высоту проезда под новыми или реконструированными искусственными сооружениями на всей дорожной сети с высокой интенсивностью движения следует установить на уровне не менее 4,50 м.

Если эта высота меньше, то непосредственно перед искусственным сооружением либо на самом искусственном сооружении следует устанавливать надлежащий знак, причем такой же знак должен устанавливаться на достаточном расстоянии до искусственного сооружения, с тем чтобы водители могли выбрать другой маршрут.

См. в данной связи также пункт 1.6 Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (документ ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.1).

12.3 Туннели

Хотя в автодорожных туннелях зачастую происходит меньше ДТП, чем на открытых дорогах, ДТП в туннеле, в частности пожары, в силу ограниченности имеющегося там пространства могут привести к трагическим последствиям. Поэтому необходимо принимать все надлежащие меры для предотвращения этих ДТП и снижения тяжести их последствий.

12.3.1 Контекст

Проблема безопасности в туннелях приобрела особую остроту после трагических ДТП в трех альпийских туннелях большой протяженности в период 1999-2001 годов. Эти ДТП выдвинули данную проблему на первый план и заставили политических руководителей и все заинтересованные стороны принять участие в ее решении.

Для обеспечения безопасности в автодорожных туннелях необходимо принять ряд надлежащих конструкционных, технических и организационных мер, причем все эти меры должны соответствовать последним техническим достижениям и применяться в отношении всех тех, кто заинтересован в обеспечении безопасности, т.е. участников дорожного движения, органов регулирования движения и аварийно-спасательных служб, а также в отношении инфраструктуры и транспортных средств.

12.3.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

Для достижения оптимального уровня безопасности в автодорожных туннелях были поставлены следующие цели:

- a) предотвращение критических ситуаций, создающих опасность для жизни человека, а также для окружающей среды и туннельных объектов;
- b) снижение тяжести последствий таких ситуаций, как ДТП и пожары; с этой целью следует задействовать все возможности для:
 - i) спасения людей, попавших в ДТП, их же собственными силами;
 - ii) незамедлительного реагирования участников дорожного движения, не дожидаясь ухудшения ситуации;
 - iii) обеспечения эффективных действий со стороны аварийно-спасательных служб.

См. также информацию по вопросу о безопасности в туннелях, содержащуюся в пунктах 1.8, 2.1.1.1.2 и 2.2.3 настоящей Резолюции.

Что касается мер по совершенствованию инфраструктуры, то с учетом многочисленности и взаимозависимости элементов, имеющих важное значение для обеспечения безопасности, эти меры необходимо тщательно координировать. Это касается особенно тех элементов, которые разработаны на основе прежних стандартов и должны быть скорректированы с учетом новых потребностей в области безопасности.

Для обеспечения одинакового уровня безопасности на всей дорожной сети страны следует опубликовать на национальном уровне предписания по безопасности в виде директив или правил, применимых ко всем автодорожным туннелям, находящимся на территории данной страны. В этой связи в приложении 2²² к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) указаны нормы и меры, позволяющие повысить безопасность в туннелях.

²² См. документ ECE/TRANS/SC.1/384. Соответствующие меры вступили в силу с 4 января 2006 года.

ЧАСТЬ IV

ДРУГИЕ МЕРЫ, ВОЗДЕЙСТВУЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

Хотя рекомендации, изложенные в частях, которые приведены выше, касаются главным образом составляющих безопасности дорожного движения (участник дорожного движения с точки зрения его поведения на дороге, транспортное средство и инфраструктура), все же некоторые вопросы сопутствующего характера также оказывают существенное воздействие на снижение дорожно-транспортных происшествий и их тяжести. Речь идет об оказании помощи жертвам (глава 13), безопасности вблизи участков дорожных работ и места аварии/дорожно-транспортного происшествия (глава 14), рекламы и безопасности дорожного движения (глава 15) и локальных ограничений в дорожном движении (глава 16), которые принимаются местными органами. Именно по этой причине странам рекомендуется осуществлять меры, изложенные в указанных главах.





13.1 Контекст^{23,24}

В случае дорожно-транспортного происшествия с причинением телесных повреждений исключительно важно принять очень оперативные меры с целью ограничить тяжесть травм и страдания раненых и обеспечить оптимальную эвакуацию тех, кто уцелел после данного происшествия. Для достижения этих целей указанные ниже действия должны производиться очень быстро.

13.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

13.2.1 ОПЕРАТИВНОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ

- a) При необходимости устанавливать устройства вызова, подсоединенные к имеющимся системам вызова экстренной помощи, и повсеместно поощрять использование всех других средств вызова экстренной помощи.
- b) Ввести международно признанный бесплатный телефонный номер для вызова экстренной помощи, а до его введения оповещать о национальном номере вызова экстренной помощи с использованием соответствующих средств.
- c) Обеспечивать распространение информации относительно надлежащего использования этого номера вызова экстренной помощи и оповещать о том, какую информацию необходимо передавать в подразделения экстренной помощи, в частности о месте и обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия (в том числе, например, о людях, которые не в состоянии выбраться из транспортного средства, о возгорании транспортных средств, количестве раненых и серьезности их ранений, количестве транспортных средств, вовлеченных в аварию, и т.д.).

²³ По этому вопросу смотри так же Резолюцию WHA60.22 от 23 мая 2007 года Всемирной Ассамблеи Здравоохранения " Системы здравоохранения: системы неотложной медицинской помощи", на http://www.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA60/A60_R22-en.pdf

²⁴ Sasser S., Varghese, M., Kellermann, A., Lormand, J.D. (2005) *Pre-hospital trauma care guidelines*. Geneva, World Health Organization, Geneva

13.2.2 ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Обучать участников дорожного движения (например, в ходе подготовки для получения водительского удостоверения) методам надежного обеспечения безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия и соответствующей сигнализации (т.е. предупреждающие треугольники, фонари, конуса) и методам предупреждения и предотвращения дополнительных осложнений до прибытия подразделений экстренной помощи.

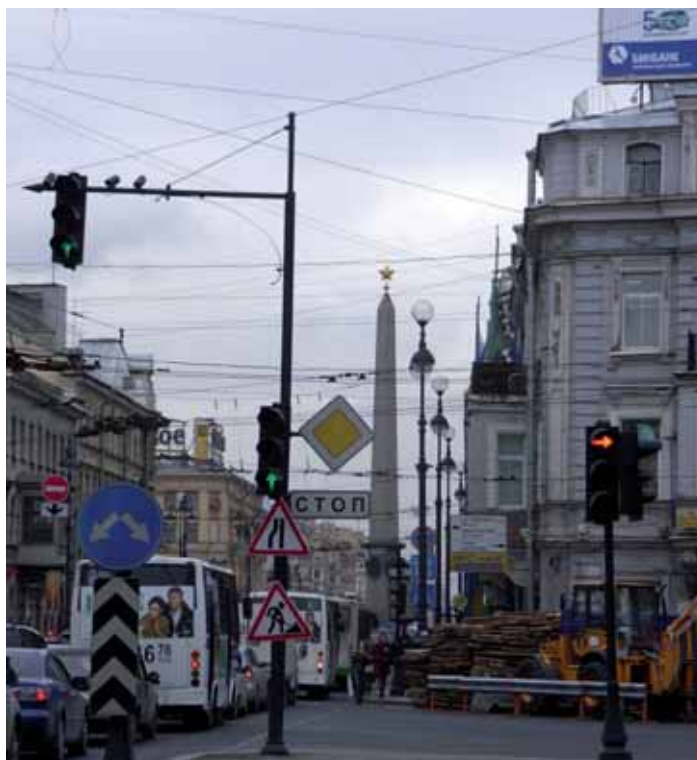
13.2.3 ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ

- a) Инструктировать участников дорожного движения (например, в ходе подготовки для получения водительского удостоверения, в процессе общего обучения или на специальных курсах) по практическим методам оказания неотложной помощи с целью обеспечения сохранения жизненных функций организма жертвы до прибытия профессиональной медицинской помощи.
- b) Ввести соответствующую профессиональную подготовку и обеспечивать проведение периодических мероприятий с целью закрепления знаний в области оказания первой помощи и практических навыков оказания такой помощи у профессиональных водителей.
- c) Требовать, чтобы для транспортных средств категорий В, С и D в соответствии с предписаниями рекомендации 5.3.2 СР.1 в ее нынешнем варианте имелись аптечки первой помощи.
- d) Включать информацию о первой помощи в документы, с которыми обычно знакомятся участники дорожного движения, как, например, атласы автомобильных дорог и учебные пособия для экзаменов по вождению.
- e) Содействовать обязательному изучению вопросов оказания первой помощи и обучению практическим навыкам ее оказания жертвам дорожно-транспортных происшествий в ходе подготовки для получения водительского удостоверения (либо в рамках экзамена на вождение или посредством прохождения курса оказания первой помощи с выдачей соответствующего свидетельства признанной организацией).

13.2.4 ЭКСТРЕННАЯ МЕДИЦИНСКАЯ ПОМОЩЬ

- a) Скоординировать систему оказания экстренной помощи, в частности перевозку пострадавших в ближайшие медицинские учреждения, в которых может быть оказана адекватная помощь с учетом характера и тяжести полученных травм.
- b) Унифицировать порядок оказания экстренной помощи и обеспечить, чтобы он позволял оказывать надлежащую экстренную медицинскую помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий как во время их перевозки с места дорожно-транспортного происшествия в медицинское учреждение, так и в самом таком учреждении.
- c) Расположить подразделения оказания экстренной помощи таким образом, чтобы они могли прибыть к месту дорожно-транспортного происшествия как можно скорее после вызова.
- d) Надлежащим образом укомплектовать стационарные и передвижные подразделения оказания экстренной помощи достаточным количеством квалифицированного и хорошо подготовленного персонала. Поощрять организацию и техническое оснащение групп добровольцев из числа профессиональных медицинских работников, которые можно было бы оперативно вызвать на место дорожно-транспортного происшествия для оказания жертвам неотложной помощи.
- e) Содействовать распространению и обеспечению доступности передового опыта и технических средств для принятия мер по спасению человеческой жизни, а также унифицированной процедуры отбора персонала подразделений оказания экстренной помощи.

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



14.1 Контекст

Дорожные работы проводятся для повышения удобства и безопасности участников дорожного движения. Однако довольно часто дорожно-транспортные происшествия происходят именно вблизи участков, где производятся такие работы. Подобные дорожно-транспортные происшествия, или «вторичные ДТП», весьма часто происходят также в зоне, где имела место авария (прокол шины, неисправность транспортного средства, посторонний предмет на проезжей части и т.д.) или ДТП. Все эти ДТП и аварии, в частности на автомагистралях, могут иметь серьезные последствия не только для самих участников дорожного движения, но и лиц, занятых на дорожных работах или обеспечивающих безопасность на месте аварии или ДТП.

Настоящая глава содержит рекомендации, направленные на повышение осведомленности участников дорожного движения о видах опасности в зоне дорожных работ либо места аварии или ДТП, а также обеспечение безопасности дорожных рабочих и места аварии или ДТП.

Что касается описания неотложных мер, которые должны приниматься участниками дорожного движения в случае ДТП, то оно содержится в главе 13 настоящей Резолюции.

14.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Наличие участка, на котором производятся дорожные работы, предполагает принятие повышенных мер безопасности ввиду исключительных условий дорожного движения (изменение знаков и сигналов, уменьшение количества полос движения, изменение направления движения, ликвидация полосы для экстренной остановки и т.д.). Принятие мер безопасности необходимо также для обеспечения безопасности в зоне аварии или дорожно-транспортного происшествия.

- а) В зоне дорожных работ

Компетентным органам следует применять соответствующие рекомендации, изложенные в Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2)²⁵ Кроме того, им следует принимать перечисленные ниже меры в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий в зоне дорожных работ:

- i) устанавливать на достаточном расстоянии перед соответствующим участком информационные щиты и необходимые знаки, предупреждающие участников дорожного движения о дорожных работах, с тем чтобы привлечь их внимание к связанным с этим опасностям и к правилам, которым надлежит следовать;
- ii) с этой целью указывать для водителей:
 - a. максимальную скорость, которая должна соблюдаться в зоне дорожных работ и которая должна быть ниже скорости, обычно разрешенной на данном участке дороги. В зонах дорожных работ большой протяженности ограничение скорости следует также дублировать с регулярной периодичностью;
 - b. полосу, по которой следует осуществлять движение, посредством соответствующей и четко видимой вертикальной и горизонтальной разметки,

с тем чтобы они могли адаптировать свое поведение, полностью сознавая причину такой необходимости.

- iii) устанавливать максимальную разрешенную скорость не более 30 км/ч, если в связи с дорожными работами пешеходам приходится выходить на проезжую часть;
 - iv) регулярно проводить мероприятия по контролю, используя любые подходящие методы, с тем чтобы обеспечить строгое соблюдение ограничений скорости в зоне дорожных работ.
- b) В зоне аварии или дорожно-транспортного происшествия
- i) Обнаружение аварии или дорожно-транспортного происшествия и обеспечение безопасности

При получении информации об аварии или ДТП компетентным органам следует действовать как можно оперативнее, с тем чтобы, с одной стороны, обеспечить безопасность в данной зоне путем установки соответствующих знаков и сигналов на достаточном расстоянии, а с другой - предупредить участников дорожного движения о приближении к месту этой аварии или ДТП и потребовать от них снижения скорости во избежание дополнительных дорожно-транспортных происшествий.

Для того чтобы помочь компетентным органам в скорейшем выявлении любых проблем, скоростные дороги, например, автомагистрали и дороги подобного рода (см. пункт 4 статьи 25 Конвенции о дорожном движении 1968 года), а также стратегически важные участки (например, развязки, пункты дорожных сборов) и дороги с высокой плотностью движения, например, периферийные дороги крупных городов следует, насколько это возможно, оборудовать информационными системами, например, системами видеонаблюдения, устройствами автоматического обнаружения аварий и т.д., и/или обеспечивать наблюдение за счет постоянного патрулирования в сети.

Для обеспечения максимальной оперативной готовности, особенно на вышеуказанных дорогах, и для обеспечения как можно большей эффективности компетентным органам следует заблаговременно готовить планы оперативных мероприятий.

- ii) Информация для участников дорожного движения

Что касается информации для участников дорожного движения, то ее следует предоставлять сразу после обнаружения происшествия по мере возможности в режиме реального времени, в частности, посредством знаков с изменяющимся сообщением и/или по радио. Необходимость такой информации является особенно острой на скоростных дорогах и дорогах с высокой плотностью движения, где важно очень оперативно устанавливать информационную сигнализацию перед соответствующим участком для повышения бдительности участников дорожного движения.

Для этой цели использование транспортных средств, оборудованных сигналами, предупреждающими об опасности (например, вращающимися фонарями, мигающими огнями, направляющими светящимися стрелками), а также высоко расположенными световыми информационными щитами с указанием вида произошедшей аварии, более предпочтительно по сравнению с обычной дорожной разметкой.

²⁵ По этому вопросу см. документ ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.1.

14.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНЫХ РАБОЧИХ

При проведении дорожных работ, будь то крупных или мелких, либо выполнении неотложных мероприятий следует принимать все меры, помимо установки соответствующих светоотражающих знаков и сигналов, в целях защиты лиц, занятых на этих работах. Известно, что повышенному риску подвергаются лица, осуществляющие неотложные мероприятия непосредственно на дороге, поскольку они защищены в меньшей степени.

В связи с этим важно, чтобы данные лица носили защитную одежду, которая обеспечивает их видимость на большом расстоянии. С этой целью следует предусмотреть, чтобы такая одежда отвечала строгим критериям, например, соответствующим классу 2 европейского стандарта EN 471 (или его эквиваленту 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.д.) в целях обеспечения максимальной видимости в любое время суток и при любых условиях.

Кроме того, компетентным органам рекомендуется обращать особое внимание на расположение оперативных транспортных средств в зоне аварии или дорожно-транспортного происшествия в целях обеспечения оптимальной безопасности лиц, выполняющих работы на таких участках.

14.4 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ ИНФОРМАЦИОННО-РАЗЪЯСНИТЕЛЬНЫХ МЕР

а) Лица, осуществляющие неотложные мероприятия, и дорожные рабочие

Первостепенной задачей является обеспечение максимальной безопасности дорожных рабочих, а также лиц, осуществляющих неотложные мероприятия на дороге, поскольку в связи с выполнением своих функций они непосредственно подвергаются опасности, обусловленной дорожным движением. Поэтому важно, чтобы они получали надлежащую подготовку, в частности в отношении необходимости быть хорошо видимыми другими участниками дорожного движения, осознания опасности, которой они подвергаются, а также мер, которые следует принимать во избежание дорожно-транспортного происшествия.

б) Участники дорожного движения

Следует также обращать особое внимание участников дорожного движения с помощью всех возможных средств (просветительские кампании, распространение брошюр и т.д.) на следующие аспекты:

- i) на опасность, которой они подвергаются в зоне дорожных работ, аварии или дорожно-транспортного происшествия, а также на опасность, которой они могут подвергать лиц, выполняющих работы на таких участках;
- ii) на важность соблюдения полученных указаний по безопасности, особенно в том, что касается:
 - a. установленных ограничений скорости, введенных с этой целью посредством информационных щитов и сигнализации, включая знаки с изменяющимся сообщением;
 - b. и безопасной дистанции между транспортными средствами при приближении к участкам дорожных работ или месту аварии или дорожно-транспортного происшествия и при проезде участков дорожных работ;
- iii) в случае плохих погодных условий - на необходимость быть более внимательным, для того чтобы можно было предвидеть любую опасность, связанную с дорожными работами или поведением других водителей (столкновение с препятствием, занос на гравийном покрытии и т.д.).

ГЛАВА 15

Реклама и безопасность дорожного движения



15.1 Контекст

Учитывая воздействие, которое реклама может оказывать на население в целом, следует в тех случаях, когда она может влиять на поведение водителей, обращать особое внимание не только на передаваемые ею сообщения, но и на ее размещение в дорожной обстановке. В настоящей главе описываются различные средства, которые могут использоваться для недопущения того, чтобы реклама содержала сообщения, идущие вразрез с задачей обеспечения безопасности дорожного движения, и не препятствовала применению правил, касающихся безопасности дорожного движения.

15.2 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ РЕКЛАМНЫХ СООБЩЕНИЙ

Рекламные сообщения (передаваемые с помощью прессы, телевидения, Интернета, кинофильмов, рекламных щитов, радио и т.д.) могут вызвать поведение, противоречащее принципам безопасности дорожного движения, в частности имеются в виду сообщения, рекламирующие технические характеристики какого-либо автомобиля, пропагандирующие спортивный, даже агрессивный, стиль вождения и т.д., либо рекламные сообщения, которые поощряют дух конкуренции на дороге, превышение скорости или неиспользование ремней безопасности и т.д. Другие сообщения, которые не имеют прямого отношения к управлению транспортным средством, могут также оказывать негативное влияние, как, например, реклама алкогольных напитков.

Исходя из этого, государственным органам рекомендуется принять меры с целью обеспечения соответствия содержания рекламных сообщений требованиям правил, касающихся безопасности дорожного движения. Эти меры могли бы включать следующее:

- а) определение правил профессиональной этики с участием рекламопроизводителей;

- b) введение системы контроля, при необходимости посредством создания специализированного органа. В этом случае такой орган должен пользоваться определенной независимостью. Его финансирование может обеспечиваться, в частности, за счет взносов участников. Что касается его полномочий, то этот орган мог бы:
 - i) обладать компетенцией подтверждать перед публикацией или распространением сообщения, представленного рекламным агентством или рекламодателем, соблюдение определенных юридических норм и норм профессиональной этики;
 - ii) в случае несоблюдения определенных норм обращаться к лицу, ответственному за данное рекламное сообщение, с требованием внести в это сообщение изменения, не распространять его или прекратить его распространение.

15.3 РЕКОМЕНДАЦИИ, КАСАЮЩИЕСЯ РЕКЛАМЫ, В ОКРУЖАЮЩЕМ ДОРОГУ ПРОСТРАНСТВЕ

Поскольку присутствие рекламных сообщений или вывесок на обочине дороги может отвлечь внимание водителей или ограничить видимость знаков, государственным органам следует принять меры к тому, чтобы рекламные сообщения и вывески не снижали видимость или эффективность знаков, регулирующих движение, не ослепляли пользователей дороги и не отвлекали их внимание и тем самым ставили под угрозу безопасность дорожного движения. Пункт d) ii) статьи 4 Конвенции о дорожном движении 1968 года обязывает Договаривающиеся стороны принимать соответствующие меры, но при этом не дает каких-либо ориентиров в отношении мер, которые следует принимать. Поэтому цель настоящих рекомендаций состоит в том, чтобы определить правила, которые могли бы быть приняты государственными органами.

15.3.1 РЕКОМЕНДАЦИИ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

В целях обеспечения определенного контроля необходимо, чтобы для установки коммерческого рекламоносителя, в частности в окружающем дорогу пространстве требовалось наличие административного разрешения, выданного компетентными органами. Для этого государственным органам следует установить процедуры получения такого разрешения. Следует также установить нормы в области изготовления, размещения и текущего обслуживания рекламоносителей, в частности их опор. Кроме того, правила могут:

- a) предписывать применение в определенных местах особых норм, касающихся архитектурного оформления и конструкции рекламоносителей;
- b) определять форму и содержание разрешения и, возможно, таблички, которая должна быть прикреплена к опоре.

15.3.2 КОНКРЕТНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

15.3.2.1 Содержание рекламных сообщений

В интересах обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется запретить размещение в какой бы то ни было форме рекламоносителей, на которых:

- a) воспроизведено название населенного пункта, дополненное либо стрелкой, указывающей направление движения к этому населенному пункту, либо информацией о расстоянии до него в километрах;
- b) воспроизведен дорожный знак или символ дорожного знака;
- c) использованы формы, размеры, цвета, тексты, символы, которые могут быть приняты за дорожные знаки или сигналы светофора.

15.3.2.2 Световая реклама

Государственным органам следует регламентировать условия и нормы, применимые к световым (включая электронные) или светоотражающим рекламоносителям, которые видны в окружающем дороге пространстве, где они могут ослепить пользователей дороги или отвлечь их внимание и тем самым поставить под угрозу безопасность дорожного движения. В частности, должна быть определена максимальная яркость. Эта яркость может изменяться в зависимости от светящейся поверхности рекламоносителя и его месторасположения (зоны с общим интенсивным освещением, хорошо освещенные дороги коммерческих предприятий, другие освещенные дороги, неосвещенные дороги).

В отношении видеозэкранов государственным органам следует, помимо соблюдения вышеупомянутых рекомендаций, проявлять максимальную осторожность, прежде чем разрешить этот вид установок, поскольку они ввиду их способности отображать динамические изображения отвлекают пользователей дороги.

В отношении видеоэкранов государственным органам следует, помимо соблюдения вышеупомянутых рекомендаций, проявлять максимальную осторожность, прежде чем разрешить этот вид установок, поскольку они ввиду их способности отображать динамические изображения отвлекают пользователей дороги.

Что касается световых рекламоносителей с высокоинтенсивным световым потоком, направленным на пользователей дороги, в частности стационарных или подвижных проекторов, постоянно или периодически излучающих свет в направлении, явно параллельном оси дороги, то их следует запретить.

15.3.2.3 Размещение рекламоносителей

Размещение рекламоносителей следует регламентировать на основе следующих принципов:

а) Общие правила

Размещение рекламоносителей в пределах полосы отвода дорог и над ней следует запрещать. Однако из этого правила могут делаться исключения:

- i) для рекламных вывесок в пределах населенных пунктов при условии соблюдения положений пунктов b) i) и iii) ниже;
 - ii) в местах стоянки и обслуживания на дорогах.
- #### **б) Правила, обусловленные типом инфраструктуры**
- i) Автомагистрали и дороги подобного рода
 - a. За пределами городской зоны размещение рекламоносителей и рекламных вывесок предпочтительно следует запрещать с обеих сторон автомагистрали или дороги подобного рода по смыслу пункта 4 статьи 25 Конвенции о дорожном движении 1968 года, если они видны водителям, или, в противном случае, на расстоянии менее 200 метров (или ином расстоянии, определяемом национальным законодательством), измеренном от наружного края проезжей части;
 - b. Следует предусмотреть, чтобы в пределах городской зоны это минимальное расстояние определялось национальным законодательством и было как можно большим с учетом правил, указанных в предыдущем абзаце.
 - ii) Прочие дороги

За пределами городской зоны размещение рекламоносителей и рекламных вывесок следует запрещать с обеих сторон дороги на минимальном расстоянии, измеренном от наружного края проезжей части, которое следует определить в национальном законодательстве.

iii) Тротуары (в пределах и за пределами населенных пунктов)

Компетентным органам необходимо следить за тем, чтобы рекламоносители, установленные на тротуарах, не снижали видимости пешеходов, приближающихся к пешеходному переходу, и не препятствовали ни движению пешеходов, ни движению лиц, пользующихся инвалидными колясками.

15.3.2.4 Размеры рекламных щитов

Государственным органам следует также регламентировать максимальные размеры рекламных щитов в зависимости от расстояния, отделяющего их от края дороги.

15.3.2.5 Контроль и санкции

В целях обеспечения соблюдения правил, касающихся рекламы в окружающем дорогу пространстве, определенных национальным законодательством, компетентным органам следует осуществлять контроль, и за несоблюдение этих правил следует предусмотреть санкции. Такие санкции, которые следует устанавливать в зависимости от степени опасности выявленного нарушения, могут носить административный характер (простое предупреждение, предписание о необходимости соответствия требованиям или предписание убрать рекламный щит, изъятие выданного разрешения) и/или налагаться в виде денежных штрафов.

Более того, властям следует осуществлять постоянный и жесткий контроль за содержанием и особыми характеристиками рекламы на видеоэкранах для того, чтобы свести к минимуму негативные последствия для дорожной безопасности.

Локальные ограничения в дорожном движении



16.1 Контекст

Вследствие конкретных условий, связанных с вероятностью дорожно-транспортных происшествий, местные органы власти могут принять меры по ограничению движения. Поскольку эти меры могут быть связаны с финансовыми расходами и существенными неудобствами для участников дорожного движения, их необходимо принимать на основе как можно более объективных критериев.

16.2 РЕКОМЕНДАЦИИ

В изложенных ниже рекомендациях содержится перечень критериев, которые необходимо соблюдать на месте.

16.2.1 ОБЩИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Прежде чем вводить какое-либо ограничение дорожного движения, может оказаться необходимым провести комплексный анализ аварийности и характерных особенностей дорожно-транспортных происшествий, частоты и видов нарушения правил и условий дорожного движения на рассматриваемом и прилегающих участках. Целесообразно также обеспечивать определенное единообразие вводимых ограничений, действующих в аналогичных ситуациях на территории страны, с тем чтобы участники дорожного движения их правильно понимали.

Вопрос об использовании знаков с изменяющейся информацией следует рассматривать в том случае, если ограничения носят временный характер, и рекомендовать использование этих знаков в том случае, когда потребности в таком ограничении возникают нерегулярно или неожиданно. Рекомендуется:

- a) изучать, по мере возможности, до введения предполагаемых ограничений общественное мнение и возможности участия общественности;
- b) локализовывать, по мере необходимости, вводимые ограничения определенными часами суток или днями недели;
- c) оценивать эффективность введенных ограничений на основе изменения показателей аварийности и дорожного движения на рассматриваемом и прилегающих участках.

16.2.2 ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ

Локальное ограничение скорости (на отдельных участках дороги) может вводиться в соответствии со следующими двумя основными критериями:

- a) когда введение ограничения скорости оправдано дорожными и местными условиями, в частности:
 - i) при необходимости обеспечить безопасность движения пешеходов у школ, больниц и т.д.;
 - ii) при плохой видимости;
 - iii) в тех местах, где желательно обеспечить сохранение или улучшить качество окружающей среды.
- b) В качестве экстренных и/или временных мер, когда происходят неожиданные явления, влияющие на безопасность дорожного движения, в частности:
 - i) при повышенной, по сравнению с другими участками дороги, концентрации дорожно-транспортных происшествий, то есть в так называемых «черных точках»;
 - ii) при возникновении у водителей затруднений в своевременном распознавании возникающей опасности на дороге;
 - iii) если возникает необходимость обеспечить безопасность движения при ухудшении дорожных условий.

При выборе величины ограничения скорости ее следует устанавливать на уровне 85% по кумулятивной кривой скоростей, наблюдаемых на данном участке.

16.2.3 ЗАПРЕЩЕНИЕ ОБГОНА

Вопрос о целесообразности запрещения обгона следует решать, исходя из наличия следующих условий:

- a) ограничение видимости на дороге;
- b) если это оправдано интенсивностью движения ;
- c) в других случаях, когда обгон представляет опасность и может привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

При наличии каждого из вышеуказанных условий имеются различные технические возможности для применения знаков, которыми следует пользоваться надлежащим образом.

16.2.4 ЗАПРЕЩЕНИЕ ОСТАНОВКИ И СТОЯНКИ

Запрещение остановок и/или стоянок рекомендуется вводить с учетом баланса позитивных и негативных аспектов такого мероприятия. При этом необходимо исходить из того, что ограничение остановки и/или стоянки позволяет:

- a) обеспечить более высокий уровень безопасности движения, в частности для пешеходов и велосипедистов;
- b) снизить вероятность заторов и повысить пропускную способность;
- c) снизить уровень шума и уменьшить загрязнение воздуха;
- d) облегчить движение общественного транспорта;
- e) сохранить эстетическую ценность определенных зон, например посредством недопущения стоянки транспортных средств в районах, имеющих историческую ценность, а также недопущения стоянки транспортных средств массой более 3,5 т в порожнем состоянии в жилых районах;
- f) обеспечить общественную безопасность, например посредством недопущения остановки или стоянки транспортных средств вблизи от государственных учреждений, посольств и т. д.

При этом следует учитывать, что на других участках улично-дорожной сети могут возникнуть все или только некоторые из перечисленных выше отрицательных последствий этого мероприятия. В районах, где имеется большое число ограничений на остановки или стоянки, рекомендуется, чтобы водители получали соответствующую информацию о том, где можно поставить машину на стоянку, например с помощью дорожных знаков или разметки.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ПЕРИОДИЧЕСКИЙ ОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ - ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ, (Рекомендация 5.1.2)

ПЕРЕЧЕНЬ ЧАСТЕЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ ОСМОТРУ

ВВЕДЕНИЕ

В настоящем приложении содержится перечень частей, которые должны быть включены в программу периодического технического осмотра транспортных средств. Необходимо соблюдать следующие общие принципы:

- a) Технические осмотры должны проводиться с помощью общепринятых методов, без разборки или снятия какой-либо части транспортного средства. Используемое оборудование должно иметься на рынке и должно быть приемлемым для применения на станциях технического осмотра.
- b) Технический осмотр должен проводиться в пределах ограниченного времени. Считается, что для этого достаточно в среднем 30 минут на транспортное средство. Фактическое время может изменяться в зависимости от категории и состояния осматриваемого транспортного средства.
- c) Технический осмотр не ограничивается проверкой безопасности и охватывает части, связанные с охраной окружающей среды (например: выхлопные газы и шум).
- d) Те части, которые имеют отношение к состоянию транспортного средства и его пригодности к эксплуатации на дорогах, но не считаются существенно важными с точки зрения периодического технического осмотра, помечены знаком (X). Проверка всех других перечисленных частей при прохождении периодического осмотра транспортного средства должна рассматриваться как обязательная.

В настоящем приложении указывается, какие системы или часть транспортного средства подлежат техническому осмотру, рассматривается способ проведения этого осмотра и содержится информация о критериях, которыми следует руководствоваться при оценке приемлемости их состояния.

Указание «основные причины для отказа» не применяется к тем частям, которые не предусматриваются законодательством страны, где проводится технический осмотр.

Если какая-либо предусматриваемая часть должна отвечать количественным критериям, чтобы считаться приемлемой, то необходимо, чтобы соблюдались требования, определенные в применяющихся предписаниях. В настоящем приложении «предписания» означают соответствующие национальные или международные предписания, директивы или другие правовые документы, в которых содержатся конкретные положения, касающиеся стандартов, которые должны соблюдаться при проведении периодического технического осмотра. Эти положения в настоящем приложении не указаны.

За исключением нескольких специальных положений в разделе 9 в отношении транспортных средств, число сидящих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми, никакого различия между категориями транспортных средств, к которым применяются технические осмотры, не проводится, поскольку это со всей очевидностью устанавливается в ходе осмотра. Большинство технических осмотров применяется ко всем категориям транспортных средств (грузовые транспортные средства, большие пассажирские транспортные средства, легковые автомобили и прицепы).

В тех случаях, когда способ технического осмотра указывается как визуальный, это означает, что, помимо осмотра частей, лицо, проводящее технический осмотр, по мере необходимости манипулирует этими частями, оценивает производимый ими шум и т.д.

Проверка идентификационных номеров транспортного средства, что является обязательным условием для любого осмотра, не была включена в настоящий перечень, поскольку она не относится к вопросам безопасности.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
1. ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ		
1.1 МЕХАНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ		
1.1.1 Шарнир педали рабочего тормоза	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе. Примечание: Транспортные средства, оборудованные тормозной системой с усилителем, должны проходить технический осмотр при выключенном двигателе	a) Шарнир работает слишком жестко. b) Износ подшипника. c) Чрезмерный износ или люфт. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация
1.1.2 Состояние педали и свободный ход приспособления, приводящего в действие тормозную систему	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе. Примечание: Транспортные средства, оборудованные тормозной системой с усилителем, должны проходить технический осмотр при выключенном двигателе.	a) Чрезмерный или недостаточный свободный ход. b) Педаль управления тормозом не возвращается в исходное положение. c) Противоскользящее покрытие педали тормоза отсутствует, неплотно сидит или полностью изношено. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.3 Вакуумный насос или компрессор и бачки	При выключенном двигателе уменьшить давление/вакуум до срабатывания предупредительного сигнального устройства. При работающем двигателе замерить время, необходимое для достижения давлением вакуума или воздуха безопасной рабочей величины. Проверить, работает ли предохранительный клапан. Визуальный осмотр частей при нормальном рабочем давлении.	a) Недостаточный уровень давления/вакуума по крайней мере для двух нажатий на педаль тормоза после срабатывания сигнального предупредительного устройства (или когда манометр показывает опасные величины). b) Время, необходимое для достижения безопасных рабочих величин давления воздуха/вакуума, не соответствует действующим предписаниям ²⁶ . c) Предохранительный клапан не работает. d) Утечка воздуха, вызывающая заметное падение давления или слышимую утечку воздуха.
1.1.4 Указатель или датчик низкого давления	При выключенном двигателе снизить давление/вакуум до срабатывания предупредительного устройства или наблюдать за показателем датчика.	Несрабатывание или неисправность датчика или указателя.
1.1.5 Распределитель ручного управления тормозом	Визуальный осмотр частей при включенном тормозе.	a) Растрескивание или повреждение либо, чрезмерный износ рычага управления. b) Неисправность распределителя. c) Ненадежное крепление на распределителе. d) Ослабленное крепление деталей или утечки в системе. e) Работает неудовлетворительно f) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.6 Стояночный тормоз, рычаг управления, храповый механизм рычага стояночного тормоза	Визуальный осмотр частей при включенном тормозе.	a) Неправильное крепление храпового механизма. b) Чрезмерный износ шкворня рычага или храпового механизма. c) Чрезмерный свободный ход рычага, свидетельствующий о неправильной регулировке. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.7 Тормозные клапаны (клапаны с педальным управлением, разгрузочные клапаны, тормозные регуляторы)	Визуальный осмотр частей при включенном тормозе.	a) Повреждение клапана или чрезмерная утечка воздуха. b) Чрезмерное выделение масла из компрессора. c) Ненадежное крепление клапана или неправильная установка. d) Выделение или утечки гидравлической жидкости.
1.1.8 Сцепное устройство между прицепом и тягачом	Разъединить сцепное устройство между прицепом и тягачом.	a) Неисправность крана или самоуплотняющегося распределителя. b) Ненадежное крепление или неправильная установка крана или распределителя. c) Чрезмерные утечки.

²⁶ Специально для данного приложения, «Предписание(-я)» означают соответствующие национальные или международные предписания, содержащиеся в национальном законодательстве.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
1.1.9 Напорный бак аккумулятора энергии	Визуальный осмотр	<ul style="list-style-type: none"> a) Повреждение бака, коррозия или течь. b) Сливное устройство не работает. c) Ненадежное крепление или неправильная установка бака. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.10 Тормозные сервоприводы, главный цилиндр (гидравлические системы)	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Сервопривод неисправен или не работает. b) Главный цилиндр неисправен или дает течь. c) Ненадежное крепление главного цилиндра. d) Недостаточное количество тормозной жидкости. e) Отсутствует крышка главного цилиндра. f) Загорание или неисправность сигнальной лампочки, предупреждающей об уровне тормозной жидкости. g) Неправильно работает предупредительное устройство уровня тормозной жидкости.
1.1.11 Жесткие трубки тормозной магистрали	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Риск несрабатывания или поломки. b) Течь трубок или соединений. c) Повреждение или чрезмерная коррозия трубок. d) Неправильная установка трубок. e) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.12 Гибкие тормозные шланги	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Риск несрабатывания или поломки. b) Повреждение, износ, перекручивание или слишком короткая длина тормозных шлангов. c) Течь шлангов или соединений. d) Выгибание шлангов под давлением. e) Пористость шлангов. f) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.13 Фрикционные тормозные накладки, колодки	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Чрезмерный износ накладки или колодки. b) Загрязненность накладки или колодки (масло, смазка и т.д.).
1.1.14 Тормозные барабаны, тормозные диски	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Чрезмерный износ, чрезмерное задиранье барабана или диска, трещины, ненадежное крепление или излом. b) Загрязненность барабана или диска (масло, смазка и т.д.). c) Ненадежность крепления опорного диска.
1.1.15 Тормозные тросики, тяги, рычаги, рычажные механизмы	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Тросики повреждены или перекручены. b) Чрезмерный износ или коррозия деталей. c) Ненадежность крепления тросика или соединения тяги. d) Повреждение направляющего ручья тросика. e) Ограничение свободного хода тормозной системы. f) Ненормальное движение рычагов/рычажных механизмов, свидетельствующее о неправильной регулировке или чрезмерном износе. g) Неправильный ремонт или неправильная модификация.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
1.1.16 Тормозные приводы (включая пружинные энергоаккумуляторы или гидравлические цилиндры)	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Растрескивание или повреждение привода. b) Течь привода. c) ненадежное крепление или неправильная установка привода. d) Чрезмерная коррозия привода. e) Чрезмерный свободный ход рабочего поршня или диафрагменного механизма. f) Отсутствие или чрезмерное повреждение пылезащитной крышки. g) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.17 Ограничительный клапан давления	Визуальный осмотр частей при включенной тормозной системе.	<ul style="list-style-type: none"> a) Неисправность рычажного механизма. b) Неправильная регулировка рычажного механизма. c) Заедание или несрабатывание клапана. d) Отсутствие клапана. e) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
1.1.18 Автоматические натяжные винты и индикаторы	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Заедание или ненормальное движение натяжных винтов, чрезмерный износ или неправильная регулировка. b) Регулятор неисправен.
1.1.19 Система замедления (если таковая установлена или требуется)	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) ненадежность соединительных патрубков или креплений. b) Очевидная неисправность системы.
1.1.20 Автоматическое срабатывание тормозов прицепов	Разъединить сцепное устройство тормозов между прицепом и тягачом.	Тормоз не срабатывает автоматически при разъединении сцепного устройства

1.2 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОЧЕГО ТОРМОЗА

1.2.1 Эксплуатационные характеристики	В ходе дорожного испытания и/или испытания на установке для проверки тормозов с постепенным включением тормозов до максимального усилия.	<ul style="list-style-type: none"> a) Недостаточное тормозное усилие на одном колесе или более. b) Тормозное усилие с любого колеса меньше процентной доли максимального зарегистрированного усилия на другом колесе той же оси, указанного в действующих предписаниях. В случае дорожных испытаний автомобиль чрезмерно отклоняется от прямой линии. c) Отсутствие возможности постепенного изменения тормозного усилия (заедание). d) ненормальное отставание при срабатывании тормоза любого колеса. e) Чрезмерные колебания тормозного усилия из-за деформации тормозных дисков или овальных барабанов.
--	--	--

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
1.2.2 Эффективность	Испытания на установке для проверки тормозов или, если ее нельзя использовать по техническим причинам, дорожное испытание с помощью показывающего или записывающего деселерометра в случае грузовых транспортных средств эксплуатационные характеристики находящейся под нагрузкой тормозной системы должны проверяться в ходе испытания транспортного средства в груженом состоянии путем оценки, которая проводится с помощью метода, основанного на экстраполяции, или за счет использования каких-либо других приемлемых средств. Примечание: Эффективность тормозов наката может быть в полной мере проверена с помощью специального устройства на установке для проверки тормозов или проверена частично посредством включения ручного тормоза.	Не соответствует по крайней мере минимальным значениям, указанным в действующих предписаниях.

1.3 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО (АВАРИЙНОГО) ТОРМОЗА (ЕСЛИ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ОТДЕЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ)

1.3.1 Эксплуатационные характеристики	Если вспомогательная тормозная система отделена от основной тормозной системы, используйте метод, указанный в пункте 1.2.1.	<ul style="list-style-type: none"> a) Тормоз не срабатывает с одной стороны. b) Тормозное усилие с любого колеса меньше процентной доли максимального зарегистрированного усилия на другом колесе той же оси, указанного в действующих предписаниях. В случае дорожных испытаний автомобиль чрезмерно отклоняется от прямой линии. c) Отсутствие возможности постепенного изменения тормозного усилия (заедание).
1.3.2 Эффективность	Если вспомогательная тормозная система отделена от основной тормозной системы, используйте метод, указанный в пункте 1.2.2.	Не соответствует по крайней мере минимальным значениям, указанным в действующих предписаниях.

1.4 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТОЯНОЧНОГО ТОРМОЗА

1.4.1 Эксплуатационные характеристики	Если вспомогательная тормозная система отделена от основной тормозной системы, используйте метод, указанный в пункте 1.1.2.	Тормоз не срабатывает с одной стороны.
1.4.2 Эффективность	Испытания на установке для проверки тормозов или дорожные испытания с использованием показывающего или записывающего деселерометра или испытания при нахождении транспортного средства на уклоне известной крутизны. Грузовые транспортные средства по возможности должны испытываться в груженом состоянии.	Не соответствует даже минимальным значениям, указанным в действующих предписаниях.

1.5 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СИСТЕМЫ ЗАМЕДЛЕНИЯ

	Визуальный осмотр и, по возможности, испытание на проверку исправности системы на установке для проверки тормозов или дорожные испытания с использованием показывающего или записывающего деселерометра.	<ul style="list-style-type: none"> a) Отсутствие возможности постепенного изменения эффективности (не применяется к системам моторного тормоза-замедлителя). b) Неисправность системы.
--	--	--

1.6 АНТИБЛОКИРОВОЧНАЯ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

	Визуальный осмотр предупредительного устройства.	<ul style="list-style-type: none"> a) Несрабатывание предупредительного устройства. b) Предупредительное устройство указывает на неисправность системы.
--	--	---

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
2. РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ		
2.1 МЕХАНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ		
2.1.1 Состояние рулевого механизма	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма, когда колеса автомобиля не касаются земли, вращать рулевое колесо от одного упора до другого. Визуальный осмотр работы рулевого механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Механизм тяжело прокручивается. b) Перекошенность секторного вала или износ шлицевых соединений. c) Чрезмерный износ секторного вала. d) Чрезмерное продольное смещение секторного вала.
2.1.2 Крепление картера рулевого механизма	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма, причем колеса автомобиля должны находиться под нагрузкой, вращать рулевое колесо по часовой стрелке и против. Визуальный осмотр крепления картера рулевого механизма к шасси.	<ul style="list-style-type: none"> a) Плохое крепление картера рулевого механизма. b) На шасси расточились отверстия для крепления. c) Крепежные болты отсутствуют или имеют трещины. d) Трещины в картере рулевого механизма.
2.1.3 Состояние рулевого привода	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма, причем колеса автомобиля должны находиться на земле, вращать рулевое колесо по часовой стрелке и против. Визуальный осмотр частей рулевого привода на предмет износа, трещин и надежности.	<ul style="list-style-type: none"> a) Относительное смещение между деталями, которые должны быть прочно закреплены. b) Чрезмерный износ в местах соединений. c) Трещины или деформация какой либо детали. d) Отсутствие стопорных устройств. e) Плохое соединение частей (например, поперечной или продольной тяги). f) Неправильный ремонт или неправильная модификация g) Отсутствует или сильно изношен пылезащитный чехол.
2.1.4 Работа рулевого привода	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма, причем колеса автомобиля должны находиться на земле и двигатель работать, вращать рулевое колесо от упора до упора. Визуальный осмотр перемещения деталей привода.	<ul style="list-style-type: none"> a) Рулевой привод трется о закрепленную часть шасси. b) Не работают ограничители поворота управляемых колес.
2.1.5 Привод с усилителем	Проверить систему рулевого управления на предмет утечек и уровня гидравлической жидкости в баке (если он виден). Колеса автомобиля находятся на земле и двигатель работает; проверить работу привода с усилителем.	<ul style="list-style-type: none"> a) Утечка жидкости. b) Недостаточное количество жидкости. c) Механизм не работает. d) Трещины или ненадежное состояние механизма. e) Плохое соединение или трение деталей. f) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
2.2 РУЛЕВОЕ КОЛЕСО И РУЛЕВАЯ КОЛОНКА		
2.2.1 Состояние рулевого колеса	Колеса автомобиля находятся на земле; покачать рулевое колесо из одной стороны в другую под прямыми углами к колонке, затем слегка надавить на руль и потянуть его к себе. Визуальный осмотр на предмет обнаружения люфта или проверка с помощью устройства, специально приспособленного для обнаружения люфта рулевого колеса.	<ul style="list-style-type: none"> a) Относительное перемещение между рулевым колесом и колонкой, свидетельствующее о плохом креплении деталей. b) Отсутствие стопорного устройства на ступице рулевого колеса. c) Растрескивание или плохое крепление ступицы рулевого колеса, обода или спиц.
2.2.2 Рулевая колонка	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма таким образом, чтобы масса автомобиля передавалась на колеса, толкать и тянуть рулевое колесо вдоль оси колонки, покачать рулевое колесо в разные стороны под прямыми углами к колонке. Визуальный осмотр на предмет обнаружения люфта и состояния гибких и универсальных соединений или проверка с помощью устройства, специально приспособленного для обнаружения люфта рулевого колеса.	<ul style="list-style-type: none"> a) Чрезмерный вертикальный люфт рулевого колеса. b) Чрезмерный люфт верхней части рулевой колонки в радиальном направлении по отношению к оси колонки. c) Гибкие соединения износились.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
2.3 ЛЮФТ РУЛЕВОГО КОЛЕСА		
	Установив автомобиль на смотровой канаве или приподняв его с помощью подъемного механизма, причем масса автомобиля должна передаваться на колеса, которые должны быть ориентированы строго вперед, слегка вращать рулевое колесо по часовой стрелке и против нее, не вызывая при этом поворота колес. Визуальный осмотр на предмет обнаружения люфта.	Чрезмерный люфт рулевого колеса (например, перемещение точки на ободке превышает одну пятую диаметра рулевого колеса или не соответствует действующим предписаниям).

2.4 РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС (X)

	Проверить регулировку углов установки управляемых колес с помощью надлежащего оборудования.	Углы установки не соответствуют данным завода-изготовителя автомобиля.
--	---	--

3. ОБЗОРНОСТЬ

3.1 ПОЛЕ ОБЗОРА

	Визуальный осмотр с водительского сиденья.	Помехи в поле обзора с водительского сиденья, которые могут значительно ухудшить видимость спереди или по бокам автомобиля.
--	--	---

3.2 СОСТОЯНИЕ СТЕКОЛ

	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Треснувшие или выцветшие стекло или прозрачная панель (если таковая допускается). b) Стекло или прозрачная панель не отвечают техническим условиям, предусмотренным действующими предписаниями. c) Стекло или прозрачная панель находятся в неприемлемом состоянии.
--	--------------------	--

3.3 ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА

	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Зеркало отсутствует или его установка не соответствует действующим предписаниям. b) Зеркало не обеспечивает достаточный задний обзор. c) Ослабленное или ненадежное крепление зеркала.
--	--------------------	---

3.4 СТЕКЛООЧИСТИТЕЛИ

	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Стеклоочистители не работают. b) Щетки стеклоочистителей не охватывают достаточной поверхности ветрового стекла или очищают его слишком медленно. c) Резиновые щетки стеклоочистителей износились.
--	--------------------------------------	---

3.5 СТЕКЛООМЫВАТЕЛИ

	Визуальный осмотр и проверка работы	<ul style="list-style-type: none"> a) Стеклоомыватели не работают. b) Жидкость из стеклоомывателя не попадает в нужную часть ветрового стекла.
--	-------------------------------------	--

4. ФАРЫ, ОТРАЖАТЕЛИ И ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

4.1 ФАРЫ

4.1.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Фары не соответствуют действующим предписаниям. d) Фары ненадежно закреплены. e) На рассеивателе или лампе накаливания имеются вещества, уменьшающие силу света или изменяющие его цвет.
4.1.2 Регулировка	Определить горизонтальное и вертикальное направление световых лучей огней дальнего и ближнего света с использованием прибора для определения направления света фар.	Направление светового луча фары не соответствует положениям действующих предписаний.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
4.1.3 Переключение	Визуальный осмотр и проверка работы.	Комбинация огней, которые можно включить одновременно, не соответствует действующим предписаниям.
4.1.4 Соответствие предписаниям (X)	Визуальный осмотр и проверка работы.	Фара, цвет, положение или сила света не соответствуют действующим предписаниям.
4.1.5 Регулировочные механизмы (в тех случаях, когда их наличие обязательно) (X)	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Механизм не работает. b) Механизм ручной регулировки нельзя привести в действие с места сиденья водителя.
4.1.6 Омыватели фар (в тех случаях, когда их установка обязательна) (X)	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Омыватель не работает. b) Жидкость из омывателя не попадает на поверхность фары.

4.2 ПОДФАРНИКИ И ЗАДНИЕ ГАБАРИТНЫЕ (БОКОВЫЕ) ОГНИ, БОКОВЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ФОНАРИ

4.2.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Фонари ненадежно закреплены.
4.2.2. Compliance with regulations	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Фонарь, цвет, положение или сила света не соответствуют требованиям действующих предписаний. b) На рассеивателе или лампе накаливания имеются вещества, уменьшающие силу света или изменяющие его цвет.

4.3 СТОП-СИГНАЛЫ

4.3.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Сигналы ненадежно закреплены.
4.3.2 Соответствие действующим предписаниям	Визуальный осмотр и проверка работы.	Сигнал, цвет, положение или сила света не соответствуют требованиям действующих предписаний.

4.4 УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТА

4.4.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Указатели ненадежно закреплены.
4.4.2 Соответствие действующим правилам	Визуальный осмотр и проверка работы.	Указатель, положение или сила света не соответствуют действующим предписаниям.
4.4.3 Переключение	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Переключение огней не соответствует действующим предписаниям. b) Любые приспособления для включения указателей поворота в особых случаях (например, когда все указатели мигают) работают неудовлетворительно.
4.4.4. Частота мигания	Визуальный осмотр и проверка работы.	Скорость мигания не соответствует действующим предписаниям.

4.5 ПЕРЕДНИЕ И ЗАДНИЕ ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ (X)

4.5.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Фары ненадежно закреплены.
4.5.2 Соответствие действующим предписаниям ¹	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Установка фары не соответствует действующим предписаниям. b) Работа фары не соответствует действующим предписаниям.

4.6 ФОНАРИ ЗАДНЕГО ХОДА (X)

4.6.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Неисправные лампы накаливания. b) Неисправные рассеиватели. c) Фонари ненадежно закреплены.
------------------------------------	--------------------------------------	--

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
4.6.2 Соответствие действующим предписаниям	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Установка фонаря не соответствует действующим предписаниям. b) Работа фонаря не соответствует действующим предписаниям.

4.7 ЛАМПОЧКА ОСВЕЩЕНИЯ ЗАДНЕГО НОМЕРНОГО ЗНАКА

4.7.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Свет лампочки направлен назад. b) Неисправная лампа накаливания. c) Лампочка ненадежно закреплена.
4.7.2 Соответствие действующим предписаниям	Визуальный осмотр и проверка работы.	Не соответствует действующим предписаниям.

4.8 СВЕТООТРАЖАТЕЛИ, БОКОВЫЕ ОТРАЖАТЕЛИ, ЗАДНИЕ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ

4.8.1 Состояние	Визуальный осмотр.	a) Неисправность или повреждение отражающего оборудования. b) Отражатели ненадежно закреплены.
4.8.2 Соответствие действующим предписаниям	Визуальный осмотр.	Не соответствует действующим предписаниям.

4.9 КОНТРОЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ

4.9.1 Состояние и функционирование	Визуальный осмотр и проверка работы.	Не работают.
4.9.2 Соответствие действующим предписаниям	Визуальный осмотр и проверка работы.	Не соответствуют действующим предписаниям.

4.10 ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СОЕДИНЕНИЯ МЕЖДУ ТЯГАЧОМ И ПРИЦЕПОМ ИЛИ ПОЛУПРИЦЕПОМ

	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма, в некоторых случаях включая осмотр в моторном отделении.	a) Неподвижные элементы ненадежно закреплены. b) Изоляция повреждена или износилась. c) Электрические соединения на прицепе или тягаче функционируют неправильно.
--	--	---

4.11 ЭЛЕКТРОПРОВОДКА

	Visual inspection with vehicle over a pit or on a hoist, including in the engine compartment in some cases.	a) Ненадежность или недостаточная надежность проводки. b) Изоляция повреждена или износилась.
--	---	--

4.12 НЕОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ОГНИ (X)

	Визуальный осмотр и проверка работы.	a) Установка огня не соответствует действующим предписаниям. b) Работа лампы не соответствует действующим предписаниям. c) Общая сила света (включая фары) не соответствует действующим предписаниям. d) Лампы ненадежно закреплены.
--	--------------------------------------	---

4.13 АККУМУЛЯТОР

	Визуальный осмотр.	a) Закреплен ненадежно. b) Дает течь. c) Неисправный переключатель (если таковой требуется). d) Неисправные предохранители (если таковые требуются).
--	--------------------	---

5. ОСИ, КОЛЕСА, ШИНЫ И ПОДВЕСКА

5.1 ОСИ

5.1.1 Оси	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес.	a) Трещина или деформация оси. b) Ненадежное крепление на оси к транспортному средству. c) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
-----------	---	--

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
5.1.2 Поворотные цапфы	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес. Приложить к каждому колесу усилие в вертикальном или боковом направлении и зафиксировать величину люфта между балкой оси и поворотной цапфой.	<ul style="list-style-type: none"> a) Трещина в поворотной цапфе. b) Чрезмерный износ поворотного кулака и/или втулок. c) Чрезмерный вертикальный ход цапфы по отношению к балке оси. d) Слабое крепление шкворня поворотной цапфы на оси.
5.1.3 Подшипники колеса	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес. Покачать колесо или приложить к каждому колесу боковое усилие и зафиксировать величину вертикального перемещения колеса по отношению к поворотной цапфе.	Чрезмерный люфт подшипников колеса.

5.2 КОЛЕСА И ШИНЫ

5.2.1 Ступицы колеса	Визуальный осмотр.	Отсутствуют или ослаблены какие-либо колесные гайки или болты.
5.2.2 Колеса	Визуальный осмотр с обеих сторон каждого колеса; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Трещина либо дефект сварки. b) Плохо установлены замковые кольца обода колеса. c) Значительное искривление колеса.
5.2.3 Шины	Визуальный осмотр всей шины либо посредством вращения колеса, приподнятого над землей, когда транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма, либо посредством перемещения автомобиля назад и вперед над смотровой канавой.	<ul style="list-style-type: none"> a) Грузоподъемность шин не соответствует действующим предписаниям. b) Шины, установленные на одной и той же оси, либо являющиеся частью сдвоенного двускатного колеса, имеют разные размеры. c) Шины, установленные на одной и той же оси, принадлежат к различным типам (радиальной или диагональной конструкции). d) Значительное повреждение или порез шины. e) Глубина протектора шины не соответствует действующим предписаниям. f) Номинальные скоростные характеристики шины не соответствуют действующим предписаниям. g) Трение шины с другими элементами. h) Наличие на легковых автомобилях шин с восстановленным протектором.

5.3 ПОДВЕСКА

5.3.1 Рессоры	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежное крепление рессор к шасси или к оси. b) Повреждена или имеет трещину какая либо часть рессоры.
5.3.2 Амортизаторы	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного оборудования; либо проверка с использованием специального оборудования, если таковое имеется.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежное крепление амортизаторов к шасси или к оси. b) Поврежден амортизатор.
5.3.3 Трубы, передающие крутящий момент, толкающие штанги и рычаги подвески	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежное крепление деталей к шасси или оси. b) Повреждена или имеет трещину какая либо деталь. c) Неправильный ремонт или неправильная модификация.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
5.3.4 Шарниры	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма. Для транспортных средств полной массы с грузом более 3,5 т могут использоваться и рекомендуются устройства для определения люфта колес.	<ul style="list-style-type: none"> a) Чрезмерный износ поворотного кулака и/или втулок либо чрезмерный износ шарниров подвески. b) Отсутствует или сильно изношен пылезащитный чехол.

6. ШАССИ И КРЕПЛЕНИЯ ШАССИ

6.1 ШАССИ ИЛИ РАМА И КРЕПЛЕНИЯ

6.1.1 Общее состояние	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Трещина или деформация какого либо продольного или поперечного элемента. b) Ненадежность крепления угольников или соединений. c) Чрезмерная коррозия, сказывающаяся на прочности всей конструкции.
6.1.2 Выхлопные трубы и глушители	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежное крепление системы выпуска или течь. b) В кабину или пассажирский салон проникают газы.
6.1.3 Топливный бак и трубопроводы (включая топливный бак для обогрева и трубопроводы)	Визуальный осмотр; транспортное средство установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежное крепление бака или трубопроводов. b) Вытекает бензин или крышка отсутствует или ненадежно закрывает заливную горловину. c) Повреждены или изношены трубопроводы. d) Неправильно закрывается топливный запорный кран (если таковой требуется). e) Опасность возникновения пожара по причине: <ul style="list-style-type: none"> - утечки топлива - плохой защиты топливного бака или системы выпуска - состояния моторного отсека. f) Не соблюдается какое либо требование в отношении сжиженного газа.
6.1.4 Бамперы, боковые защитные и заднее противоподкатное устройства (X)	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ослабление крепления или повреждение, которое может послужить причиной травмы. b) Боковое защитное или заднее противоподкатное устройство явно не соответствует действующим предписаниям.
6.1.5 Кронштейн запасного колеса (если имеется)	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Трещина или деформация кронштейна. b) Запасное колесо ненадежно закреплено в кронштейне.
6.1.6 Сцепные устройства	Визуальный осмотр с целью выявления износа и проверки правильной работы с уделением особого внимания предохранительным устройствам и/или использование контрольно-измерительного прибора.	<ul style="list-style-type: none"> a) Чрезмерный износ какой либо детали. b) Ненадежное крепление сцепного устройства к шасси. c) Отсутствует или неправильно работает какое либо предохранительное устройство. d) Не работает какой либо датчик. e) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
6.1.7 Трансмиссия	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ослаблены или отсутствуют крепежные болты. b) Чрезмерный износ подшипников трансмиссионного вала. c) Чрезмерный износ универсальных шарниров. d) Износились гибкие соединения. e) Поврежден или изогнут вал. f) Корпус подшипника треснул или износился. g) Отсутствует или сильно изношен пылезащитный чехол.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
6.1.8. Крепление двигателя	Визуальный осмотр, причем необязательно, чтобы транспортное средство было установлено на смотровой канаве или приподнято с помощью подъемного механизма.	Крепления износились, закреплены непрочно или потрескались.
6.1.9 Опрокидывающийся механизм (X)	Визуальный осмотр.	Утечка гидравлической жидкости.

6.2 КАБИНА И КУЗОВ

6.2.1 Состояние	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Непрочно закрепленная или поврежденная панель или часть, которая может послужить причиной травмы. b) Ненадежны стойки кузова. c) Течь, допускающая проникновение дыма из двигателя или выпускной системы. d) Неправильный ремонт или неправильная модификация.
6.2.2 Установка	Визуальный осмотр на смотровой канаве или в приподнятом положении с помощью подъемного механизма.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежно закреплен кузов или кабина. b) Кузов/кабина закреплены на шасси геометрически неточно. c) Ненадежное крепление кузова/кабины к шасси или поперечным элементам либо отсутствие такого крепления. d) Чрезмерная коррозия в местах крепления несущего кузова.
6.2.3 Двери и дверные замки	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Дверь плохо открывается или закрывается. b) Дверь может случайно открыться или не остается в закрытом положении. c) Шарниры, замки и стойки ослабли или износились.
6.2.4 Пол	Визуальный осмотр на смотровой канаве или в приподнятом положении с помощью подъемного механизма.	Пол ненадежно закреплен или сильно изношен.
6.2.5 Сиденье водителя	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Сиденье плохо закреплено или имеются дефекты в его каркасе. b) Плохо работает механизм регулировки положения кресла.
6.2.6 Другие сиденья	Визуальный осмотр.	Сиденья в неисправном состоянии ли ненадежно закреплены.
6.2.7 Органы управления	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Находится в плохом рабочем состоянии любой орган, имеющий значение для безопасного управления транспортным средством. b) Не выполняет предназначенную ему функцию любой орган, имеющий значение для безопасного управления транспортным средством.
6.2.8 Подножки кабины	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Подножка либо ее боковины ненадежны. b) Подножка либо ее боковины находятся в таком состоянии, что могут послужить причиной травмы.
6.2.9 Прочие внутренние и внешние фитинги	Визуальный осмотр.	Не соответствуют действующим правилам.
6.2.10 Брызговики (крылья), устройства для защиты от брызг	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Отсутствуют, плохо закреплены или сильно проржавели. b) Недостаточное пространство между брызговиком и колесом. c) Не соответствуют действующим предписаниям.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
7. ДРУГОЕ ОБОРУДОВАНИЕ		
7.1 РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ		
7.1.1 Надежность установки	Визуальный осмотр.	Крепление ремня безопасности в весьма плохом состоянии.
7.1.2 Состояние	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Обязательный ремень безопасности отсутствует или не установлен. b) Ремень безопасности поврежден. c) Ремень безопасности не соответствует действующим предписаниям. d) Поврежден или неисправен замок ремня безопасности. e) Повреждено или неисправно устройство, стягивающее ремень безопасности.
7.2 ОГNETУШИТЕЛЬ (ЕСЛИ ТАКОВОЙ ТРЕБУЕТСЯ) (X)		
	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Отсутствует. b) Не соответствует действующим предписаниям.
7.3 ЗАМКИ И ПРОТИВОУГОННОЕ УСТРОЙСТВО (X)		
	Визуальный осмотр.	Устройство не выполняет функцию по предотвращению приведения автомобиля в движение.
7.4 ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ТРЕУГОЛЬНИК (ЕСЛИ ТАКОВОЙ ТРЕБУЕТСЯ) (X)		
	Визуальный осмотр.	Отсутствует или не укомплектован.
7.5 АПТЕЧКА ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ (ЕСЛИ ТАКОВАЯ ТРЕБУЕТСЯ) (X)		
	Визуальный осмотр.	Отсутствует, не укомплектована либо не соответствует действующим предписаниям.
7.6 КЛИНЬЯ, ПОДКЛАДЫВАЕМЫЕ ПОД КОЛЕСА (ЕСЛИ ТАКОВЫЕ ТРЕБУЮТСЯ) (X)		
	Визуальный осмотр.	Отсутствуют или находятся в плохом состоянии.
7.7 СИСТЕМА ЗВУКОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ		
	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Звуковой сигнал не работает. b) Орган управления закреплен ненадежно или неудобно размещен. c) Не соответствует действующим предписаниям.
7.8 СПИДОМЕТР		
	Визуальный осмотр или проверка во время дорожного испытания.	<ul style="list-style-type: none"> a) Не установлен в соответствии с действующими предписаниями. b) Не работает c) Не работает подсветка спидометра.
7.9 ТАХОГРАФ (ЕСЛИ ТАКОВОЙ ТРЕБУЕТСЯ)		
	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Тахограф не установлен в соответствии с действующими предписаниями. b) Не работает. c) Пломбы неисправны или отсутствуют. d) Калибровочная табличка отсутствует, указанные на ней данные неразборчивы или устарели. e) Имеются явные признаки преднамеренного вмешательства в его работу или совершения мошеннических действий.

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
-------	----------------	-----------------------------

7.10 УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ (ЕСЛИ ТАКОВОЕ ТРЕБУЕТСЯ)

	Визуальный осмотр и проверка работы, если имеется соответствующее оборудование.	<ul style="list-style-type: none"> a) Не установлено в соответствии с действующими предписаниями. b) Не работает. c) Неправильно установлена скорость (при проверке). d) Пломбы неисправны или отсутствуют. e) Калибровочная табличка отсутствует, указанные на ней данные неразборчивы или устарели.
--	---	--

8. ФАКТОРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗДЕЙСТВИЕМ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

8.1 ШУМ

	Оценить уровень звука в соответствии с действующими предписаниями.	Уровень шума является чрезмерным или превышает пределы, указанные в действующих предписаниях.
--	--	---

8.2 ВЫХЛОПНЫЕ ГАЗЫ

8.2.1 Двигатели с принудительным зажиганием	Измерить газообразные выбросы с использованием анализатора выхлопных газов в соответствии с действующими предписаниями.	<ul style="list-style-type: none"> a) Любые газообразные выбросы превышают уровни, указанные в действующих предписаниях. b) Оборудование для ограничения выбросов отсутствует или явно неисправно. c) Утечка выхлопных газов, что будет влиять на точность замера уровня их выбросов.
8.2.2 Двигатели с воспламенением от сжатия	Замерить дымность выхлопа с использованием дымомера в соответствии с действующими предписаниями.	<ul style="list-style-type: none"> a) Дымность выхлопа превышает уровни, предусмотренные в действующих предписаниях. b) Отсутствует или неисправно устройство для ограничения выбросов в атмосферу выхлопных газов.

8.3 РАДИОПОМЕХИ (X)

	Визуальный осмотр.	Не соблюдается какое либо требование действующих предписаний.
--	--------------------	---

8.4 УТЕЧКИ ЖИДКОСТЕЙ (X)

	Визуальный осмотр.	Слишком большой объем утечки масла или других жидкостей.
--	--------------------	--

9. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЧИСЛО СИДЯЧИХ МЕСТ В КОТОРЫХ, ПОМИМО СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ, ПРЕВЫШАЕТ ВОСЕМЬ

9.1 ДВЕРИ

9.1.1 Входы и выходы	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Работают неисправно. b) Изношенное состояние. c) Неисправность рычага аварийного открытия. d) Неисправность рычага открытия дверей с дистанционным управлением или предупредительных устройств. e) Не соответствуют действующим предписаниям.
9.1.2 Аварийные выходы	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Работают неисправно. b) Маркировка аварийных выходов отсутствует или неразборчива. c) Отсутствует молоток для разбивания стекла. d) Не соответствуют действующим предписаниям.

9.2 УСТРОЙСТВО ПРОТИВ ЗАПОТЕВАНИЯ И ОБЛЕДЕНЕНИЯ (X)

	Визуальный осмотр и проверка работы.	<ul style="list-style-type: none"> a) Работает неправильно. b) Выбросы токсичных газов. c) Неисправный антиобледенитель (если таковой обязателен).
--	--------------------------------------	---

9.3 СИСТЕМА ВЕНТИЛЯЦИИ (X)

	Визуальный осмотр и проверка работы.	Работает неисправно.
--	--------------------------------------	----------------------

Часть	Способ осмотра	Основные причины для отказа
9.4 СИДЕНЬЯ		
9.4.1 Сиденья для пассажиров	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Сиденья в неисправном состоянии или закреплены ненадежно. b) Откидные сиденья, если таковые допускаются, правильно не закрываются. c) Не соответствуют действующим предписаниям.
9.4.2 Сиденье водителя (дополнительные требования)	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Неисправны специальные приспособления, такие, как противосолнечный щиток или противоослепляющий фильтр. b) Ненадежная защита водителя.
9.5 УСТРОЙСТВА ВНУТРЕННЕГО ОСВЕЩЕНИЯ И ТАБЛИЧКИ С УКАЗАНИЕМ МАРШРУТА (X)		
	Визуальный осмотр и проверка работы.	Устройство неисправно или не соответствует действующим предписаниям.
9.6 ПРОХОДЫ, МЕСТА ДЛЯ СТОЯЩИХ ПассажиРОВ		
	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ненадежно закреплен пол. b) Повреждены поручни.
9.7 ЛЕСТНИЦЫ И СТУПЕНЬКИ		
	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Изношенное состояние. b) Не соответствуют действующим предписаниям.
9.8 СИСТЕМА СВЯЗИ ДЛЯ ПассажиРОВ (X)		
	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Поврежден сигнал. b) Повреждены сигнал требования остановки или предупредительное устройство для водителя.
9.9 НАДПИСИ (X)		
	Визуальный осмотр.	Надписи отсутствуют, неправильны или неразборчивы.
9.10 ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ И ПассажиРОВ С ОГРАНИЧЕННОЙ СПОСОБНОСТЬЮ К ПЕРЕДВИЖЕНИЮ (X)		
9.10.1 Двери	Визуальный осмотр.	Защита дверей не соответствует действующим предписаниям для этого вида перевозки.
9.10.2 Сигнализация и специальное оборудование, предусмотренное действующими предписаниями ¹	Визуальный осмотр.	Сигнализация или специальное оборудование отсутствует или не соответствует действующим предписаниям ¹ .
9.11 СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (X)		
9.11.1 Оборудование для приготовления пищи (X)	Визуальный осмотр.	<ul style="list-style-type: none"> a) Оборудование не соответствует действующим предписаниям. b) Оборудование повреждено в такой степени, что оно представляет опасность при использовании.
9.11.2 Санитарное оборудование)	Визуальный осмотр.	Оборудование не соответствует действующим предписаниям.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО ПО МЕТОДАМ ПОГРУЗКИ И ЗАКРЕПЛЕНИЯ ГРУЗА (Рекомендация 5.2)

1. Общие замечания

Соблюдение изложенных в этом руководстве правил не освобождает от требования соблюдать в соответствующих случаях предписания в отношении груза транспортных средств, изложенные в Конвенции о дорожном движении (E.CONF.56/16/Rev.I, статья 30), а также предписания, касающиеся перевозки опасных грузов, содержащиеся в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

2. Основные принципы

- 2.1 Конструкция и оборудование транспортного средства, грузового отделения и дополнительных приспособлений должны соответствовать характеру перевозимого груза. Грузовое отделение должно соответствовать своему назначению, т.е. быть в исправном состоянии и прочно прикрепляться к шасси. В частности, кузов, платформа, борта, перекладки, стойки и откидные борта не должны иметь трещин, а их запирающие устройства должны быть вполне надежными. Примеры, приведенные в данном руководстве, даны лишь в качестве иллюстрации. Допускается применение и других методов, если они дают те же результаты.
- 2.2 Все оборудование, используемое для закрепления груза, должно быть в хорошем состоянии и иметь прочность, необходимую для удержания груза.
- 2.3 Транспортное предприятие должно давать водителю транспортного средства, предназначенного для перевозки грузов, необходимые инструкции относительно правильного использования оборудования, предоставленного для загрузки транспортного средства и закрепления груза.

3. Правила погрузки

- 3.1 Груз должен распределяться по возможности равномерно по грузовой платформе. Самые тяжелые грузы должны помещаться как можно ниже, а предметы неправильной формы - располагаться вперемежку, за исключением тех случаев, когда грузы имеют острые выступы и поэтому должны укладываться таким образом, чтобы эти острые выступы были обращены назад.
- 3.2 Груз должен помещаться у передней стенки грузовой платформы. Однако если это представляется невозможным, он закрепляется у стенки клиньями описанным ниже способом.
 - 3.2.1 По мере возможности, после каждой частичной разгрузки, груз должен быть перераспределен с целью сохранения общего равновесия. Что касается разделенных на отсеки транспортных средств-цистерн, предназначенных для перевозки жидких или сыпучих грузов, последовательная разгрузка должна осуществляться таким образом, чтобы не нарушалось общее равновесие.
 - 3.2.2 Груз не должен помещаться у стенки, специально не предназначенной для этой цели.
 - 3.2.3 Распределение веса тяжелых грузов, имеющих небольшие размеры, осуществляется, например, с помощью лонжеронов, платформы или несущей рамы.

4. Правила закрепления груза

- 4.1 При закреплении груза кинетическая энергия, передаваемая приспособлением по закреплению груза, должна в конечном счете поглощаться рамой транспортного средства.
- 4.2 Поэтому грузовая платформа и элементы ее крепления к раме должны иметь прочность, соответствующую передаваемым усилиям. Особенно тяжелые грузы (машины, кабельные барабаны и т.д.) должны жестко крепиться к раме.
- 4.3 Крепление груза может осуществляться одним из следующих способов:
- 4.3.1 Применение веревок, канатов и т.д.
Вербки и канаты должны быть надлежащим образом затянуты и их состояние следует регулярно проверять (первый раз вскоре после отправления) в случае необходимости и если это возможно, веревки и канаты следует затянуть туже.
- 4.3.2 Покрытие груза брезентом и т.п.
Брезент должен быть натянут и крепко привязан, для того чтобы его не сорвало ветром во время движения. Сверху брезент рекомендуется крестообразно перевязывать веревками, используя при этом эластичные крепления. Брезент может быть заменен сеткой или подобным защитным средством.
- 4.3.3 Применение скоб, болтов и т.д.
В случае крепления груза этими средствами следует удостовериться в том, что грузовая платформа, а также другие элементы крепления выдержат в местах крепления нагрузку, которая приходится на поверхность и на края.
- 4.3.4 Применение цепей или металлических тросов
Груз закрепляется или привязывается цепями или стальными тросами, которые затягиваются и удерживаются в натянутом состоянии с помощью соответствующего приспособления. Применяющиеся при этом цепи и стальные тросы должны обладать достаточной прочностью. Соединение цепей должно производиться только с помощью специальных скоб.
- 4.3.5 Применение колодок, клиньев и т.д.
В целях предупреждения перекатывания, перемещения или опрокидывания груза могут применяться колодки, клинья, засовы, стойки, эластичные втулки и т.д. Необходимо обращать внимание на то, чтобы материал, используемый для закрепления груза, был достаточно прочным и соответствовал характеристикам груза, в частности в отношении его центра тяжести.

5. Особые случаи

5.1 Контейнеры

- 5.1.1 К перевозкам контейнеров на механических транспортных средствах, прицепах и полуприцепах, не предназначенных специально для этой цели и не оборудованных специальными крепежными устройствами, должны применяться следующие требования.
- 5.1.1.1 Контейнеры должны грузиться и закрепляться в соответствии с принципами, содержащимися в пунктах 4.3.2, 4.3.3 и 4.3.4 выше, с той разницей, что веревки не должны использоваться для крепления.
- 5.1.1.2 Используемые крепежные приспособления, включая переднюю стенку платформы, если таковая имеется, должны иметь достаточную прочность для предотвращения перемещения контейнера вперед при торможении и, следовательно, должны обеспечивать сопротивление горизонтальной силе, равной 800 кгс на тонну разрешенной максимальной массы контейнера.
- 5.1.1.3 Цепи, крюки, скобы, хомуты и т.д., используемые для крепления контейнера, должны иметь достаточную прочность, чтобы соблюдались требования, приведенные в пункте 5.1.1.2. При использовании цепей угол между верхней и нижней точкой крепления не должен превышать 60° по отношению к горизонтали.

5.1.1.4 Контейнер рекомендуется крепить с каждой стороны при помощи по крайней мере двух цепей, прикрепляемых к верхним углам или к строповочным кольцам, если таковые имеются.

5.2 Лесоматериалы, размещаемые вдоль транспортного средства (бревна, пиломатериалы, балансы)

5.2.1 Каждое крайнее бревно или другой сортимент должны поддерживаться по крайней мере двумя вертикальными стойками; это означает, что бревна меньше по длине, чем расстояние между двумя вертикальными стойками, должны находиться внутри штабеля. Стойки должны крепиться к коникам, к рамам или к платформе и иметь цепи в своей верхней части. В тех случаях, когда груз поддерживается только двумя парами стоек, концы крайних бревен должны выходить за пределы стоек по крайней мере на 30 см.

5.2.2 Бревна следует укладывать таким образом, чтобы обеспечить равномерное распределение груза. Груз связывается и скрепляется соответствующим запирающим устройством. Не допускается применение только одной натянутой между стойками цепи, даже если она надлежащим образом скреплена соответствующим запирающим устройством. Для окорененных круглых лесоматериалов необходимы по крайней мере две обвязки.

5.3 Лесоматериалы, размещаемые поперек транспортного средства (баланси, дрова и т.д.)

5.3.1 Груз распределяется на партии, размеры которых по длине транспортного средства не должны превышать двух метров.

5.3.2 Крайние бревна в каждой партии должны поддерживаться либо перегородкой, либо по крайней мере двумя вертикальными стойками.

5.3.3 Каждая партия или весь груз связывается и скрепляется соответствующим запирающим устройством. Наличие только одной натянутой между стойками цепи, даже если она надлежащим образом скреплена запирающим устройством, недостаточно. Для окорененных круглых лесоматериалов необходимы по крайней мере две обвязки.

5.3.4 Необходимо принять меры, предупреждающие всякое боковое смещение груза, например путем установления вертикальной стойки на уровне каждой партии.

5.4 Длинномерные грузы

5.4.1 Длинномерные грузы должны закрепляться таким образом, чтобы они не могли перемещаться ни в продольном, ни в поперечном направлении.

5.4.2 Трубы, металлические брусья и т.д. должны связываться.

5.4.3 При перевозке таких длинномерных грузов, как стальные балки, бетонные сваи или столбы, особенно важно, чтобы они были надлежащим образом закреплены в продольном направлении. Метод испытания и расчета передней стенки должен соответствовать методу, рекомендуемому в пункте 1.27 Сводной резолюции по конструкции транспортных средств (СРЗ). Передняя стенка должна выдерживать нагрузку 800 кгс на тонну решенной полезной нагрузки, но не более [7 500 кгс].

5.5 Перевозка транспортных средств

5.5.1 Транспортное средство, погруженное на другое транспортное средство, должно удерживаться в неподвижном положении и закрепляться тросами, металлическими цепями или ремнями достаточной прочности, которые натягиваются с помощью соответствующего устройства. Если для предотвращения перемещения транспортного средства в продольном направлении используются клинья, они должны устанавливаться спереди и сзади каждого колеса.

5.5.2 Если перевозимое транспортное средство оснащено таким подвижным оборудованием, как подъемный или экскаваторный механизм, эти подвижные части должны либо находиться на платформе, либо соответствующим образом закрепляться. Стрелу подъемного крана следует демонтировать лишь только в тех случаях, когда ее наличие во

время перевозки может представлять угрозу безопасности дорожного движения.

5.6 Листовое железо. Древесноволокнистые плиты и т.д.

5.6.1 Листовое железо, особенно если оно покрыто смазывающим веществом, должно перевозиться в пакетах, скрепленных предпочтительно полосовым железом. Эти пакеты должны закрепляться на транспортном средстве, если только транспортное средство не имеет боковых вертикальных стоек или бортов.

5.6.2 Если пакеты скрепляются тросами, необходимо предохранить места соединения этих последних. Расстояние между двумя последовательными соединениями не должно превышать 70 см, и на каждой стороне должно быть не менее двух соединений. Для такого вида перевозок могут использоваться только транспортные средства, которые отвечают требованиям, изложенным в пункте 1.27 Сводной резолюции по конструкции транспортных средств (СР.3), относительно мер защиты лиц, находящихся в кабине грузового транспортного средства, от ударов, вызываемых перемещением груза.

5.7 Кабельные барабаны, рулоны бумаги и т. п.

5.7.1 Эти грузы надлежащим образом устанавливаются и закрепляются, если только они не перевозятся на транспортных средствах, специально сконструированных или оборудованных для этих перевозок, например на транспортных средствах, имеющих углубления в грузовой платформе. Особые меры предосторожности должны приниматься при перевозке больших кабельных барабанов на ровных грузовых платформах, с тем чтобы они не могли перемещаться. Барабаны должны устанавливаться без промежутков, причем может возникнуть необходимость закрепления их деревянными клиньями квадратного сечения, чтобы обеспечивалось наилучшее распределение веса на платформе. Самый передний барабан и самый задний барабан должны быть укреплены таким образом, чтобы они не могли перемещаться ни вперед, ни назад. Все барабаны должны быть связаны цепями, проходящими через центр каждого из них. Крепление цепей таким образом, чтобы воспрепятствовать качению, является дополнительной защитой, с тем чтобы барабан: не могли ударяться о боковые стенки или углы платформы.

5.8 Навалочные грузы

5.8.1 Перевозка навалочных грузов (камень, гравий, песок, металлический лом и т.д.) может осуществляться только на транспортных средствах, имеющих достаточно высокие борта даже в задней части грузовой платформы. Однако задний борт не является необходимым в тех случаях, когда задняя часть грузовой платформы в достаточной мере приподнята. Если задний борт имеет шарнирное соединение, он должен надлежащим образом запирается.

5.8.2 Легкие материалы (древесные опилки, зола и т.д.), которые могут сноситься ветром, должны накрываться.

5.9 Грузы в упаковке Особое внимание следует обращать на то, чтобы штабеля удерживались сверху донизу боковыми стенками или каким-либо подходящим удерживающим приспособлением. В случае необходимости груз должен покрываться брезентом.

5.10 Поддоны

5.10.1 Груз должен закрепляться на поддонах, за исключением тех случаев, когда эти последние имеют вертикальные стенки.

5.10.2 Поддоны должны закрепляться на транспортном средстве, за исключением тех случаев, когда последнее имеет вертикальные борта.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ ВОЖДЕНИЮ - ИНСТРУКТОРЫ ВОЖДЕНИЯ (Рекомендация 2.1.1.3)

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО РАЗРЕШЕНИЯ

1. Для получения соответствующего разрешения в соответствии с настоящей рекомендацией каждый кандидат должен отвечать следующим требованиям:

- 1.1 Возраст: Кандидаты должны быть не моложе 21 года.
- 1.2 Пригодность: Кандидаты должны соответствовать необходимым физическим, психологическим и другим требованиям, определенным компетентным органом, а их биографические данные должны быть такими, чтобы они не препятствовали им заниматься этой работой.
- 1.3 Водительское удостоверение и опыт вождения :
 - 1.3.1 Кандидаты должны иметь водительское удостоверение на право управления транспортными средствами по крайней мере той категории или категорий, на которых они будут обучать вождению.
 - 1.3.2 Кандидаты должны представить доказательства того, что на протяжении по крайней мере трех последних лет они приобрели достаточный опыт управления транспортными средствами той категории или категорий, на которых они будут обучать вождению.
 - 1.3.3 Необходимо, чтобы в течение трех лет, предшествующих подаче заявления, и до получения соответствующего разрешения он не имел случаев дисквалификации. Кандидату может быть отказано в получении соответствующего разрешения, если он был признан виновным в таком нарушении правил дорожного движения, которое представляет серьезную опасность для дорожного движения.
- 1.4 Профессиональная квалификация: Для успешной сдачи кандидатом практического и теоретического экзамена компетентные органы должны убедиться в том:
 - 1.4.1 что он достаточно хорошо знает учебные методы и прикладную психологию, необходимые для обучения вождению, и что он способен применять эти знания на практике;
 - 1.4.2 что он обладает глубокими знаниями предметов обучения, перечисленных в приложении 4 к настоящей Сводной резолюции;
 - 1.4.3 что его умение управлять автомобилем намного превосходит уровень, требуемый для сдачи экзаменов по вождению категории или категорий транспортных средств, на которых кандидату предстоит вести подготовку.

ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ

2. Если действие водительского удостоверения инструктора приостановлено, компетентный орган решает, может ли он продолжать вести теоретические занятия.
3. Если инструктор был признан виновным в таком нарушении правил дорожного движения, которое представляет серьезную опасность для дорожного движения, или если он совершил такое нарушение, которое ставит под сомнение его пригодность для выполнения работы инструктора, то компетентные органы должны решить, следует ли лишать его права вести обучение.

ПОДДЕРЖАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ НА ДАННОМ УРОВНЕ

- 4. Компетентные органы принимают необходимые меры, для того чтобы обеспечить поддержание инструкторами своих профессиональных навыков в соответствии требованиями, предусмотренными в пунктах 1.2 и 1.4 выше.**

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ ОБУЧЕНИЮ ВОЖДЕНИЮ - ОБЪЕМ ОБУЧЕНИЯ (Рекомендация 2.1.1.5)

ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ

1. Обучение должно быть таким, чтобы в отношении использования транспортных средств той категории, на которую распространяется действительность испрашиваемого удостоверения, обучаемый водитель обладал:

- 1.1 знанием законодательства, правил и предписаний, касающихся использования транспортных средств, дорожных знаков и сигналов, разметки дорог и их значения;
- 1.2 элементарными знаниями и пониманием технических предписаний, касающихся безопасности транспортных средств во время движения, в частности использования оборудования, предназначенного для повышения безопасности дорожного движения транспортных средств;
- 1.3 знанием и пониманием правил, относящихся к водителю в той мере, в какой это касается безопасности дорожного движения, включая (для водителей транспортных средств категорий C и D) правила, касающиеся времени работы и времени отдыха;
- 1.4 знанием и пониманием правил, касающихся правильного поведения водителей в случае дорожно-транспортных происшествий;
- 1.5 достаточными знаниями и пониманием важности вопросов, касающихся безопасности дорожного движения, и особенно следующих факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий:
 - 1.5.1 опасности дорожного движения, как-то: опасность, возникающая при обгоне, неправильная оценка скорости и расстояния (влияние на тормозной путь и на безопасную дистанцию), влияние качества дорожного покрытия, времени суток, атмосферных условий (снег, лед, дождь, туман, боковой ветер, аквапланирование), поведение других участников дорожного движения, и в особенности пожилых людей и детей;
 - 1.5.2 факторы, которые могут уменьшить бдительность водителя и снизить его физические и умственные способности, например усталость, болезнь, алкоголь, наркотические средства и лекарственные препараты;
 - 1.5.3 факторы безопасности, касающиеся пассажиров транспортного средства и размещения грузов.
- 1.6 только для транспортных средств категорий A и B: начальными знаниями элементов транспортного средства, имеющих важное значение для обеспечения безопасности находящихся в нем лиц и безопасности дорожного движения, таких, как тормоза, устройства сигнализации и освещения, шины, уровень масла, ремни безопасности и т.д.;
только для транспортных средств категорий C, D и E: знаниями о функционировании и простейшем уходе за вышеупомянутыми элементами и другими устройствами и частями, которые имеют особое значение для безопасности, умением выявлять (диагностировать) характерные неисправности, которые могут оказать отрицательное влияние на безопасность дорожного движения;
- 1.7 знание мер, которые в случае необходимости следует принять для оказания пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;
только для транспортных средств категории D: знание мер, которые в случае необходимости следует принять для оказания помощи пассажирам в случае дорожно-транспортного происшествия или недомогания, и знание мер, необходимых для экстренной эвакуации пассажиров;

- 1.8 знание важности ремней безопасности и умение правильно пользоваться ими;
- 1.9 знание обоснованных принципов экономичного вождения (экономия топлива).

ПРАКТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ

2. Обучение должно охватывать, в том числе:

2.1 Навыки управления:

- a) трогание с места на подъеме;
- b) только для транспортных средств категорий B, C, D и E: задний ход и разворот задним ходом;
- c) торможение и остановка на различных скоростях, включая экстренную остановку, если таковая допускается дорожными условиями и условиями движения;
- d) только для транспортных средств категории D: торможение и остановка на различных скоростях с должным учетом безопасности и удобства пассажиров;
- e) торможение и остановка в экстренных условиях с должным учетом безопасности пассажиров и других участников дорожного движения;
- f) только для транспортных средств категорий B, C, D и E: диагональная парковка, парковка на подъеме или спуске;
- g) разворот по ограниченной ширине проезжей части;
- h) только для транспортных средств категории A: управление на малой скорости.

2.2 Действия водителя в условиях дорожного движения, включая :

- a) соблюдение правильного положения на проезжей части;
- b) правильное прохождение правых и левых поворотов;
- c) правильное перестроение в рядах и поворот на перекрестках;
- d) внимательность по отношению к другим транспортным средствам;
- e) правильные действия на перекрестках с надлежащим учетом всех перемещений других пользователей дороги и особенно соблюдение правила приоритета;
- f) соблюдение надлежащей скорости;
- g) пользование зеркалами заднего вида;
- h) правильное предварительное предупреждение о предполагаемых маневрах;
- i) правильное пользование осветительными, предупреждающими и другими вспомогательными устройствами транспортного средства;
- j) соблюдение надлежащей осторожности при вождении с учетом движения пешеходов и других пользователей дороги;
- k) правильное поведение в отношении транспортных средств общего пользования;
- l) соблюдение сигналов светофоров и указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение;
- m) надлежащая реакция на предписанные сигналы, подаваемые другими пользователями дороги;
- n) соблюдение дорожных знаков и сигналов, дорожной разметки и пешеходных переходов;
- o) соблюдение соответствующей дистанции и расстояний между рядами;
- p) правильный обгон;
- q) правильное пользование ремнями безопасности и другими приспособлениями для обеспечения безопасности, если они установлены на транспортном средстве.

2.3 Навыки панорамного наблюдения, включая:

- a) систематическую оценку дорожной обстановки на значительном расстоянии перед транспортным средством, по обеим сторонам от транспортного средства и позади него;
- b) выявление ситуаций, угрожающих безопасности дорожного движения, оценку степени возможной или фактической опасности, предвидение возможного изменения и развития обстановки на несколько секунд вперед, умение принять меры с учетом требования защитного вождения. Частично такая подготовка, касающаяся выработки навыков панорамного наблюдения, может проводиться в учебных аудиториях с использованием фильмов, диапозитивов и т.д.

3. Обучение, о котором говорится выше в пункте 2, должно проводиться на дорогах всех категорий и по мере возможности как днем, так и ночью, с тем чтобы кандидат мог ознакомиться с различными видами опасности, которые могут возникнуть во время движения. Однако уроки вождения на автомагистралях можно давать только тем обучаемым водителям, которые, по мнению инструктора, имеют достаточный опыт вождения на обычных дорогах. Эти уроки могут быть запрещены в периоды интенсивного движения на рассматриваемых автомагистралях.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ МЕТОДОВ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ

(Рекомендации 2.1.1.2, 2.1.1.5 и 2.1.1.6)

1. Основные принципы

- 1.1 Методы профессионального обучения должны соответствовать как теоретическим, так и практическим аспектам знаний и навыков, которым должны быть обучены ученики-водители, согласно положениям приложения IV. Эти аспекты должны как можно в большей степени дополнять друг друга на протяжении всего периода обучения.
- 1.2 Методы профессионального обучения должны обеспечивать, чтобы ученик-водитель приобрел все необходимые знания и навыки для управления транспортным средством и принимал правильные решения, с тем чтобы уверенно действовать в условиях дорожного движения.

2. Методы теоретического обучения

- 2.1 Теоретическая подготовка должна быть организована таким образом, чтобы ученики-водители могли пройти всю программу и, принимая во внимание их индивидуальные особенности (например, возраст, образование, социальное положение), должным образом усвоить ее.
- 2.2 Для обучения следует использовать современные педагогические методы, с тем чтобы поощрять учеников-водителей к более активной работе на уроках, в частности путем групповых дискуссий.
- 2.3 Учебные пособия должны быть разработаны таким образом, чтобы они визуально представляли обсуждаемую дорожно-транспортную ситуацию. Книги, схемы и рисунки или аудиовизуальные средства (кинофильмы или диапозитивы) должны по возможности представлять ситуацию в том виде, в котором она видна с места водителя транспортного средства. Они должны изготавливаться в сотрудничестве с педагогами с использованием современных принципов обучения и иллюстрировать выводы, полученные в результате национальных и международных исследований в области дорожного движения, а также давать представление об обстоятельствах, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям.

Можно прибегать к использованию таких самых современных технических средств обучения, как тренажеры или специальные компьютерные программы, дополняющих существующие методы обучения.

- 2.4 Правительства должны уделять особое внимание работе курсов и в соответствующих случаях устанавливать минимально возможные продолжительность курсов и объем учебных программ в зависимости от:
 - 2.4.1 категории транспортного средства;
 - 2.4.2 оборудования, предписанного для использования в автошколах;
 - 2.4.3 методов обучения.
- 2.5 Теоретическое обучение должно быть организовано таким образом, чтобы оно обеспечивало следующее:
 - 2.5.1 соблюдение общего педагогического принципа возрастающей сложности;
 - 2.5.2 проверку по возможности в течение всей программы обучения знания вопросов, изученных на предыдущих уроках;
 - 2.5.3 объяснение юридических предписаний по возможности в связи с реальными дорожно-транспортными ситуациями с использованием общепринятых выражений и соответствующих учебных пособий;

- 2.5.4 объяснение необходимых технических понятий, касающихся основных частей конструкций транспортных средств с использованием схем (изображение механизмов в разобранном виде), моделей и иллюстраций;
- 2.5.5 изучение опасностей, связанных с динамикой движущихся транспортных средств, правильную оценку факторов, касающихся безопасности движения и дорожно-транспортных происшествий, с использованием аудиовизуальных пособий, схем и иллюстраций;
- 2.5.6 знание учениками-водителями возможных опасностей и соответствующих последствий, связанных с физическим состоянием и воздействием алкоголя и других наркотиков, а также их взаимодействия. Следует также использовать учебные пособия, такие, как кинофильмы и аудиовизуальное оборудование;
- 2.5.7 обучение оказанию первой помощи компетентными инструкторами;
- 2.5.8 поощрение и стимулирование учеников-водителей к использованию оборудования, обеспечивающего безопасность, такого, как удерживающие системы для пассажиров транспортных средств или защитные шлемы для водителей двухколесных автотранспортных средств. Эти вопросы должны изучаться с помощью кинофильмов и других соответствующих учебных пособий;
- 2.5.9 изучение влияния дорожно-транспортных происшествий на социальную сферу и экологию внешней среды.

3. Методы практического обучения

3.1 Введение

- 3.1.1 Настоящая программа представляет собой общую программу обучения, от которой инструктор может отходить в соответствующих случаях, например если ученик-водитель уже имеет некоторые знания и навыки управления своим транспортным средством.
- 3.1.2 Все упражнения должны повторяться до тех пор, пока ученик - водитель не будет способен действовать должным образом в данных ситуациях.
- 3.1.3 На первых этапах особенно необходимо разрешать ученику - водителю в случае необходимости отдыхать через небольшие промежутки времени.
- 3.1.4 Методы обучения должны быть такими, чтобы обеспечить надлежащее объединение теоретической и практической подготовки, с тем чтобы ученик -водитель мог применять свои знания на практике. В этой связи рекомендуется начинать обучение водителей на соответствующих площадках.
- 3.1.5 С первых этапов обучения ученик должен осваивать принципы экономичного стиля вождения, который является предпочтительным не только с точки зрения экономии топлива, но также с точки зрения получения дополнительных выгод (шины, техническое обслуживание, загрязнение окружающей среды, дорожная безопасность и т.д.).
- 3.1.6 Настоящая программа разработана для правостороннего движения. В тех случаях, когда она используется в странах с левосторонним движением, слово «правый» должно заменяться словом «левый» и наоборот.

3.2 Водители двухколесных механических транспортных средств категории А (мотоциклы)

Первый уровень

Проводится вне дороги : Многие маневры должны быть сначала продемонстрированы инструктором, а затем повторены учеником-водителем.

- 3.2.1 Рекомендации в отношении соответствующей одежды - зима и лето
 - 3.2.1.1 Костюм для езды из одного или двух предметов,- обеспечивающие безопасность цвета.
 - 3.2.1.2 Перчатки.
 - 3.2.1.3 Обувь.

- 3.2.1.4 Шлемы.
- 3.2.1.5 Приспособления для защиты лица и глаз водителя, рекомендация не использовать ночью затемненные очки.
- 3.2.2 Краткое ознакомление с мотоциклом
 - 3.2.2.1 Ручные органы управления: руль, сцепление, ручной тормоз, освещение, зажигание, указатели, выключатель подачи топлива, дроссельная заслонка, звуковой сигнал.
 - 3.2.2.2 Ножные органы управления: тормоз заднего колеса, рычаг переключения передач.
 - 3.2.2.3 Приборы: спидометр, тахометр и предупреждающие огни, если таковые имеются.
- 3.2.3 Упражнения - двигатель выключен
 - 3.2.3.1 Установка мотоцикла на стойку и снятие с нее.
 - 3.2.3.2 Ведение мотоцикла прямо и с поворотами налево и направо, с тем чтобы ученик-водитель привык к весу мотоцикла и научился удерживать его в равновесии.
 - 3.2.3.3 Посадка ученика-водителя на мотоцикл - надевание шлема.
 - 3.2.3.4 Посадка, обеспечивающая удобство и наилучшее управление.
 - 3.2.3.5 Положение ног на подножках.
 - 3.2.3.6 Положение коленей.
 - 3.2.3.7 Водитель-ученик ведет мотоцикл, идя рядом с ним, до появления навыка управления рулем и пользования тормозами.
 - 3.2.3.8 Ознакомление с процедурой, предшествующей началу движения.
 - 3.2.3.9 Пользование органами управления вслепую.
- 3.2.4 Упражнения - двигатель включен
 - 3.2.4.1 Ученик-водитель запускает двигатель под наблюдением инструктора на ровной площадке, пользуясь автоматическим или педальным стартером.
 - 3.2.4.2 Обращение внимания на величину амплитуды движения педального стартера.
 - 3.2.4.3 Манипуляции поворачивающейся рукояткой руля на нейтральной передаче при работающем двигателе.
 - 3.2.4.4 Манипуляции тормозом переднего колеса без изменения положения поворачивающейся рукоятки руля.
 - 3.2.4.5 Манипуляции сцеплением при работающем двигателе.
 - 3.2.4.6 Включение первой передачи (инструктор стоит рядом на случай включения сцепления).
 - 3.2.4.7 Включение нейтральной передачи.
 - 3.2.4.8 Включение учеником-водителем первой передачи при работающем двигателе.
 - 3.2.4.9 Медленное включение сцепления; замечается точка схватывания; отмечается воздействие на двигатель и изменение характера работы двигателя.
 - 3.2.4.10 Ученик-водитель за один раз медленно продвигается на несколько метров; использует для остановки задний тормоз; выработка привычки оглядываться назад перед троганием.
 - 3.2.4.11 Короткая поездка на первой передаче.
 - 3.2.4.12 Упражнения по остановке мотоцикла в указанных точках, не допуская, чтобы двигатель заглох.
- 3.2.5 Упражнения по преодолению низких препятствий
 - 3.2.5.1 Останавливается, когда переднее колесо дотрагивается до бордюра высотой 5-10 сантиметров.
 - 3.2.5.2 Ноги находятся на земле, ученик-водитель наезжает передним колесом на бордюр.

- 3.2.5.3 Осторожное включение сцепления при сохранении неизменным достаточно высокого числа оборотов.
- 3.2.5.4 Остановиться немедленно после того, как переднее колесо наедет на бордюр.
- 3.2.5.5 Повторить упражнение с задним колесом.
- 3.2.5.6 Включить нейтральную передачу, остановить двигатель, после возвращения на исходную позицию поставить мотоцикл на стойку без посторонней помощи, отключить подачу топлива.

Второй уровень

Упражнения, выполняемые вне дороги

- 3.2.6 Медленная езда
 - 3.2.6.1 Демонстрация движения на первой передаче с полностью включенным сцеплением при минимальных оборотах двигателя.
 - 3.2.6.2 При скорости меньшей, чем в упражнении (3.2.6.1), демонстрация управления пробуксовыванием сцепления и пользования задним тормозом.
 - 3.2.6.3 Разъяснение опасности избыточного пробуксовывания сцепления.
- 3.2.7 Вождение с очень малой скоростью по прямой с постепенным изменением скорости
 - 3.2.7.1 С небольшими поворотами направо и налево.
 - 3.2.7.2 Поворот на разумно ограниченной площадке.
 - 3.2.7.3 Поворот «восьмерка» (скорость и угол наклона должны постепенно повышаться).
 - 3.2.7.4 Езда по «змейке» между столбиками.
- 3.2.8 Продолжать упражнение, описанное в пункте 3.2.7, до тех пор, пока ученик-водитель не сможет удерживать постоянную скорость, не прибегая к помощи ног для сохранения равновесия.
- 3.2.9 Дорожные упражнения
 - 3.2.9.1 Демонстрация правильного выполнения поворота направо.
 - 3.2.9.2 Повторение упражнения по выполнению поворота направо до закрепления навыков.
 - 3.2.9.3 Проверочное упражнение по правильному выполнению поворота: обзор, сигнал, маневр; избегать отклонений от заданной траектории при входе в поворот и выходе из него.
 - 3.2.9.4 Повторить упражнение, выполняя поворот налево, избегать срезания углов.

ПРИМЕЧАНИЕ: Для того чтобы выполнять упражнения, описанные в пунктах 3.2.10 и 3.2.11, ученик-водитель должен быть обучен основным навыкам пользования тормозами.

- 3.2.10 Переключение передач
 - 3.2.10.1 Переключение на высшую передачу, обеспечивая соответствие числа оборотов двигателя и скорости движения.
 - 3.2.10.2 Переключение на низшую передачу, обеспечивая соответствие числа оборотов двигателя и скорости движения.
 - 3.2.10.3 Постепенное ускорение.
 - 3.2.10.4 Переключение на низшую передачу для компенсации потери скорости движения.
 - 3.2.10.5 Использование двигателя для торможения.
 - 3.2.10.6 Остановка в точно указанном месте без переключения передач.
- 3.2.11 Включение двигателя и трогание с места на уклоне
 - 3.2.11.1 Использование тормозов при трогании: ручного тормоза при запуске двигателя ножным стартером, ножного тормоза при запуске двигателя автоматическим стартером.

- 3.2.11.2 Удержание мотоцикла на месте при работающем двигателе.
- 3.2.11.3 Оценка избыточной мощности, необходимой для того, чтобы тронуться вверх на подъем.
- 3.2.11.4 Контролирование выключения тормозов и сцепления.
- 3.2.12 Упражнения на торможение, включая экстренные остановки
ПРИМЕЧАНИЕ: Упражнения на торможение на поворотах и на уклонах повторяют несколько раз с повышением первоначальной скорости,- тормозные пути сравниваются. Постепенно при выполнении упражнений переходят к торможению колес и немедленному постепенному отпуску тормозов. Различные характеристики дорожного покрытия, включая низкие значения статического трения (гравий, песок, влажное покрытие), постепенно повышают трудность упражнения.
 - 3.2.12.1 Только ножной тормоз.
 - 3.2.12.2 Только ручной тормоз.
 - 3.2.12.3 Оба тормоза.
 - 3.2.12.4 Экстренное торможение: без остановки двигателя; без потери равновесия; с одновременным использованием переднего и заднего тормозов; без заноса.
- 3.2.13 Трогание с места при невозможности запустить двигатель с помощью стартера
 - 3.2.13.1 Трогание с места накатом под уклон или путем толкания мотоцикла.
- 3.2.14 Специальные упражнения
 - 3.2.14.1 Езда с пассажиром на заднем сидении.
 - 3.2.14.2 Маневры уклонения: использование одновременно рулевого управления и тормозов для того, чтобы избежать неожиданных препятствий.

Третий уровень

Езда по дорогам с малой интенсивностью движения и в сопровождении инструктора на отдельном мотоцикле или легковом автомобиле

- 3.2.15 Поворот направо с максимальным удалением, с тем чтобы избежать пересечения полос движения
 - 3.2.15.1 Использование всех передач на малой скорости.
 - 3.2.15.2 Упражнения: наблюдение за дорожной обстановкой сзади; подача сигналов; торможение; переключение передач; обеспечение своевременной реакции на изменение дорожной обстановки.
- 3.2.16 Проверка правильного пользования тормозами
 - 3.2.16.1 В безопасных местах осуществить несколько быстрых остановок по команде инструктора.
 - 3.2.16.2 Повторять это упражнение до полного закрепления навыков.
 - 3.2.16.3 Обучение экстренным остановкам.
- 3.2.17 Объезд неподвижных препятствий
Наблюдение за дорожной обстановкой сзади, подача сигнала об изменении положения на дороге, увеличение интервала при объезде автомобиля с пассажирами (в случае внезапного открытия двери водителем).
- 3.2.18 Обгон
 - 3.2.18.1 Порядок обгона: на низшей передаче, наблюдение за обстановкой сзади, подача сигнала об изменении положения на дороге, убедиться в том, что встречного движения.
 - 3.2.18.2 Быстро совершить обгон.
 - 3.2.18.3 Избегать «подрезания» при занятии правой полосы.
- 3.2.19 Поведение в роли обгоняемого перед объездом неподвижного препятствия
 - 3.2.19.1 Использование тормозов, в необходимых случаях применять экстренное торможение.
 - 3.2.19.2 Снижение скорости; использование двигателя для торможения.
 - 3.2.19.3 Переключение на низшую передачу для компенсации потери скорости.

- 3.2.19.4 После обгона другим транспортным средством действовать, как указано в пункте 3.2.17.
- 3.2.20 Поворот налево на боковые дороги с пересечением встречной полосы движения : Соблюдение правил поворота налево после демонстрации инструктором (инструктор должен ехать сзади ученика для того, чтобы защищать его от других транспортных средств).
- 3.2.21 Упражнения, связанные с пересечением перекрестков
 - 3.2.21.1 Приближение к перекресткам.
 - 3.2.21.2 Проезд перекрестков.
 - 3.2.21.3 Поворот направо на перекрестках.
 - 3.2.21.4 Поворот налево на перекрестках.
 - 3.2.21.5 Проезд перекрестков с хорошей видимостью.
 - 3.2.21.6 Проезд перекрестков с плохой видимостью.
 - 3.2.21.7 Проезд перекрестков любого типа.

Четвертый уровень

- 3.2.22 Простые ситуации в условиях интенсивного движения
 - 3.2.22.1 Проверить наблюдение за дорожными знаками, сигналами и разметкой дороги.
 - 3.2.22.2 Частое наблюдение за обстановкой сзади.
 - 3.2.22.3 Соблюдение дистанции.
 - 3.2.22.4 Соблюдение правил рядности движения: для обычного движения; до и после объезда или обгона; перед поворотом; при отсутствии дорожной разметки.
 - 3.2.22.5 Перекрестки: регулируемые; нерегулируемые.
- 3.2.23 Пешеходы и более сложные ситуации
 - 3.2.23.1 Реакция на пешеходов (особенно в отношении детей и пожилых лиц), а также на пешеходные переходы, школьные территории, въезды на заводскую территорию и выезды с нее и т. д.
- 3.2.24 Поведение других участников дорожного движения (других мотоциклов, легковых автомобилей, тяжелых транспортных средств, транспортных средств, находящихся на стоянке, и т. д.).
 - 3.2.24.1 В отношении тяжелых транспортных средств необходимо иметь в виду следующее:
 - 3.2.24.1.1 при подготовке к пересечению перекрестка за тяжелым транспортным средством, приближающимся слева, может находиться транспортное средство, готовящееся обогнать его, поэтому необходимо дождаться проезда грузового автомобиля или автобуса;
 - 3.2.24.1.2 тяжелое транспортное средство может скрывать от обзора находящийся перед ним участок дороги, поэтому следующие за ним мотоциклисты, до тех пор пока дорожно-транспортная ситуация не станет ясной, должны проявлять осторожность (например, перед сужением дороги или другим узким местом);
 - 3.2.24.1.3 при повороте тяжелое транспортное средство может срезать внутренний угол поворота, в результате чего для водителя создается «слепая зона» по обе стороны его кабины; следовательно, мотоциклист не должен проезжать сбоку от стоящего грузового транспортного средства или автобуса, которые готовятся начать движение и, возможно, поворот;
 - 3.2.24.1.4 при повороте тяжелое транспортное средство может «занести» на внешнюю сторону кривой поворота, поэтому мотоциклист должен оставить данному транспортному средству достаточно места для маневрирования. (Такая ситуация имеет особое значение в том случае, когда груз выступает за пределы кузова грузового автомобиля).

- 3.2.25 Езда на больших скоростях (выше 70 км/ч)
 - 3.2.25.1 Такие же упражнения, как и в пункте 3.2.21.
 - 3.2.25.2 Внимание на недопущение движения на скоростях, превышающих резервы передачи.
 - 3.2.25.3 Внимание на увеличение тормозного пути с повышением скорости.
 - 3.2.25.4 Остановка и въезд на дорогу с использованием полос ускорения/замедления.
 - 3.2.25.5 Въезд и выезд с автомагистралей и аналогичных дорог.
- 3.2.26 Езда ночью или в сложных погодных условиях
 - 3.2.26.1 Использование освещения в соответствии с установленными требованиями.
 - 3.2.26.2 Рассмотреть использование ближнего света в дневное время.
 - 3.2.26.3 Соотнесение скорости с дальностью обзора.
 - 3.2.26.4 Действие при ослеплении.
 - 3.2.26.5 Раздельное использование ближнего и дальнего света.
 - 3.2.26.6 Использование заднего противотуманного огня.

3.3 Водители автотранспортных средств категории В

Первый уровень

- 3.3.1 Упражнения при включенном двигателе
 - 3.3.1.1 Соответствующее положение водителя:
 - 3.3.1.1.1 манипуляции приспособлением для освобождения и замыкания сиденья водителя;
 - 3.3.1.1.2 регулировка положения рулевого колеса, если оно регулируется;
 - 3.3.1.1.3 установка сиденья водителя в удобное для водителя положение;
 - 3.3.1.1.4 регулировка положения зеркал заднего вида (внутреннего и внешнего);
 - 3.3.1.1.5 застегивание и расстегивание и регулировка ремней безопасности или объяснение соответствующих процедур при наличии другого удерживающего устройства;
 - 3.3.1.1.6 положение ног на педалях.
 - 3.3.1.2 Манипуляции рычагом переключения передач (коробка передач с автоматическим управлением: манипуляции рычагом избирателя):
 - 3.3.1.2.1 положение руки ;
 - 3.3.1.2.2 нейтральное положение переключателя скорости;
 - 3.3.1.2.3 процедура переключения скорости.
 - 3.3.1.3 Манипуляция стояночным тормозом:
 - 3.3.1.3.1 отпускание;
 - 3.3.1.3.2 торможение.
 - 3.3.1.4 Объяснение действия основного оборудования безопасности, в частности:
 - 3.3.1.4.1 приборы и сигнальные устройства;
 - 3.3.1.4.2 устройства освещения и световой сигнализации;
 - 3.3.1.4.3 устройство звуковой предупредительной сигнализации;
 - 3.3.1.4.4 очистка ветрового стекла и заднего окна;
 - 3.3.1.4.5 регулирование температуры воздуха в салоне;
 - 3.3.1.4.6 дистанционное управление.
- 3.3.2 Упражнения при включенном двигателе
 - 3.3.2.1 Пользование ключом зажигания и упражнения для подготовки к началу вождения:
 - 3.3.2.1.1 запуск двигателя;
 - 3.3.2.1.2 работа двигателя на различных скоростях.
 - 3.3.2.2 Подготовка к троганию с места:
 - 3.3.2.2.1 нейтральная передача и сцепление;

- 3.3.2.2.2 запуск двигателя;
 - 3.3.2.2.3 переключение скорости (коробка передач с автоматическим управлением: положение рычага избирателя);
 - 3.3.2.2.4 проверка дорожной ситуации с помощью зеркал заднего вида;
 - 3.3.2.2.5 проверка дорожной ситуации за транспортным средством путем непосредственного визуального наблюдения;
 - 3.3.2.2.6 указание направления движения;
 - 3.3.2.2.7 отпуск стояночного тормоза.
- 3.3.2.3 Упражнение по троганию с места и остановке транспортного средства:**
- 3.3.2.3.1 скоординированные манипуляции ногой и рукой перед троганием с места и во время трогания;
 - 3.3.2.3.2 скоординированные манипуляции ногой и рукой до остановки и после остановки транспортного средства, движущегося с малой скоростью.
- 3.3.2.4 Упражнения по управлению при движении со скоростью пешехода:**
- 3.3.2.4.1 оценка общих габаритов транспортного средства;
 - 3.3.2.4.2 движение без перестроения из ряда в ряд;
 - 3.3.2.4.3 реакция транспортного средства на незначительные повороты рулевого колеса.
- 3.3.2.5 Ускорение и переключение скоростей:**
- 3.3.2.5.1 скоординированные манипуляции рукой и ногой в процессе переключения скорости при неподвижном транспортном средстве; обучаемый водитель наблюдает за дорогой;
 - 3.3.2.5.2 скоординированные манипуляции рукой и ногой при переключении скорости в движении.
- 3.3.2.6 Последовательное трогание с места, движение прямо и остановка:**
- 3.3.2.6.1 трогание, ускорение и переключение скорости;
 - 3.3.2.6.2 движение с постоянной скоростью ;
 - 3.3.2.6.3 движение без перестроения из ряда в ряд;
 - 3.3.2.6.4 остановка в указанном месте и высадка из автомобиля.
- 3.3.2.7 Упражнения на движение с поворотами:**
- 3.3.2.7.1 вождение по кругу ;
 - 3.3.2.7.2 поворот «восьмерка»;
 - 3.3.2.7.3 езда по «змейке» между столбиками;
 - 3.3.2.7.4 повороты под прямым углом.
- 3.3.3 Упражнения на горизонтальной дороге**
- 3.3.3.1 Ускорение и переключение на самую высокую передачу (коробка передач с автоматическим управлением: переключение рычага в положение «kick down»). Плавное ускорение путем изменения положения переключателя скорости на соответствующей скорости.**
- 3.3.3.2 Переключение на более низкую передачу после замедления:**
- 3.3.3.2.1 за счет торможения двигателем;
 - 3.3.3.2.2 за счет сочетания торможения двигателем и использования рабочего тормоза;
 - 3.3.3.2.3 переключение на более низкую передачу с пропуском промежуточной передачи.
- 3.3.3.3 Остановка при движении с большой скоростью:**
- 3.3.3.3.1 только с помощью торможения двигателем при различных положениях переключателя скорости;
 - 3.3.3.3.2 за счет сочетания торможения двигателем и использования рабочего тормоза;
 - 3.3.3.3.3 в указанном месте с помощью переключения скорости;
 - 3.3.3.3.4 при различных положениях переключателя скорости без изменения его положения (экстренное торможение).

Второй уровень

- 3.3.4 Упражнения по вождению на горизонтальной дороге с очень малой скоростью при пробуксовке сцепления
 - 3.3.4.1 движение вперед;
 - 3.3.4.2 движение назад по прямой;
 - 3.3.4.3 движение назад по прямой с остановкой в указанном месте.
- 3.3.5 Упражнения по переключению скоростей (коробка передач с автоматическим управлением; положение рычага избирателя)
 - 3.3.5.1 на подъемах;
 - 3.3.5.2 на спусках.
- 3.3.6 Трогание и остановка на подъемах
 - 3.3.6.1 Трогание с использованием стояночного тормоза;
 - 3.3.6.2 удержание транспортного средства на месте с помощью сцепления;
 - 3.3.6.3 предупреждение скатывания транспортного средства назад путем включения сцепления;
 - 3.3.6.4 трогание с использованием ножного тормоза и сцепления.
- 3.3.7 Трогание на спусках
 - 3.3.7.1 Трогание с использованием тормозов и сцепления;
 - 3.3.7.2 аварийное трогание (путем скатывания по спуску).

Третий уровень

- 3.3.8 Основные маневры
 - 3.3.8.1 Постановка на стоянку:
 - 3.3.8.1.1 постановка на стоянку у обочины справа и слева при движении вперед и назад;
 - 3.3.8.1.2 постановка на стоянку в местах с разметкой (под углом и перпендикулярно к направлению транспортного потока);
 - 3.3.8.1.3 постановка на стоянку на обочине в ограниченном пространстве.
 - 3.3.8.2 Другие маневры:
 - 3.3.8.2.1 развороты (поворот на 180°, два и три последовательных поворота);
 - 3.3.8.2.2 поворот направо при движении назад;
 - 3.3.8.2.3 преодоление низких препятствий (обочина).
- 3.3.9 Упражнения, связанные с проездом перекрестков
 - 3.3.9.1 Приближение к перекресткам;
 - 3.3.9.2 проезд перекрестков;
 - 3.3.9.3 поворот направо на перекрестках;
 - 3.3.9.4 поворот налево на перекрестках;
 - 3.3.9.5 проезд перекрестков с хорошей видимостью;
 - 3.3.9.6 проезд перекрестков с плохой видимостью;
 - 3.3.9.7 проезд перекрестков с круговым движением.
- 3.3.10 Вхождение в транспортный поток : Оценка расстояния и скорости других участников дорожного движения в случае:
 - 3.3.10.1 небольшой интенсивности дорожного движения;
 - 3.3.10.2 высокой интенсивности дорожного движения.
- 3.3.11 Вождение в условиях интенсивного дорожного движения : Выбор правильной скорости, сохранение достаточной безопасной дистанции между транспортными средствами и по отношению к:
 - 3.3.11.1 транспортному потоку перед транспортным средством;
 - 3.3.11.2 транспортному потоку за транспортным средством;
 - 3.3.11.3 обгон другого транспортного средства;
 - 3.3.11.4 соблюдение правил рядности движения.
- 3.3.12 Прогнозирование дорожных ситуаций и реакция на изменение дорожной

ситуации (избегая также опасных ситуаций), в частности:

- 3.3.12.1 трасса и состояние дороги;
- 3.3.12.2 перекрестки, Т-образные и подобные им пересечения дорог, светофоры;
- 3.3.12.3 поведение других участников дорожного движения (детей, пешеходов, двухколесных транспортных средств, других водителей, тяжеловесных транспортных средств, транспортных средств, находящихся на стоянке, и т.д.).
 - 3.3.12.3.1 В отношении тяжелых транспортных средств необходимо иметь в виду следующее:
 - 3.3.12.3.1.1 тяжелое транспортное средство может закрывать от обзора находящийся перед ним участок дороги, поэтому следующие за ним водители, до тех пор пока дорожно-транспортная ситуация не станет ясной, должны проявлять осторожность (например, перед сужением дороги или другим узким местом);
 - 3.3.12.3.1.2 при повороте тяжелое транспортное средство может «занести» на внешнюю сторону кривой поворота, поэтому водитель должен ему оставить достаточно места для маневрирования (такая ситуация имеет особое значение в том случае, когда груз выступает за пределы кузова грузового автомобиля);
 - 3.3.12.3.1.3 тяжелые транспортные средства требуют больше места при въезде на стоянку или выезде с нее, поэтому водители должны располагать свои транспортные средства на расстоянии не ближе чем 2 м от стоящего впереди на стоянке грузового автомобиля или автобуса;
 - 3.3.12.3.1.4 в интересах обеспечения равномерности транспортного потока желательно, чтобы более быстрое тяжелое транспортное средство могло обогнать другое тяжелое транспортное средство, идущее с меньшей скоростью, поэтому водитель должен подождать, пока закончится этот обгон, прежде чем начинать обгон самому;
 - 3.3.12.3.1.5 в интересах обеспечения бесперебойного движения транспортного потока желательно предоставлять тяжелым транспортным средствам возможность выезжать на автомагистраль с приемлемой скоростью.

Четвертый уровень

- 3.3.13 Перестроение в другой ряд и выбор ряда
 - 3.3.13.1 перестроение в другой ряд до и после прохождения препятствия (например, автомобиля, находящегося на стоянке) ;
 - 3.3.13.2 перестроение в другой ряд до и после обгона;
 - 3.3.13.3 перестроение в другой ряд в целях выбора нужного ряда;
 - 3.3.13.4 выбор ряда в случае отсутствия разделительных полос между рядами.
- 3.3.14 Проезд перекрестков, движение на которых регулируется светофорами
 - 3.3.14.1 приближение к перекресткам;
 - 3.3.14.2 поворот направо (обращая внимание на транспортные средства,двигающиеся в этом же направлении);
 - 3.3.14.3 поворот налево (поведение в отношении встречного транспортного потока).
- 3.3.15 Проезд перекрестков, регулируемых дорожными знаками, или перекрестков, на которых нет дорожных знаков или сигналов
 - 3.3.15.1 приближение к перекресткам;
 - 3.3.15.2 поворот направо;
 - 3.3.15.3 поворот налево.
- 3.3.16 Движение по кругу
 - 3.3.16.1 при наличии светофоров;
 - 3.3.16.2 при наличии дорожных знаков;

- 3.3.16.3 при отсутствии дорожных знаков и сигналов;
- 3.3.16.4 при пересечении трамвайных путей.
- 3.3.17 Обгон в различных условиях и на разных скоростях
 - 3.3.17.1 на дороге с односторонним движением,
 - 3.3.17.2 на дороге с двусторонним движением, в случае если транспортное средство остается на своей половине проезжей части:
 - 3.3.17.2.1 при возможности обзора через обгоняемое транспортное средство;
 - 3.3.17.2.2 при невозможности обзора через обгоняемое транспортное средство.
 - 3.3.17.3 на дорогах с двусторонним движением при необходимости использования полосы встречного движения:
 - 3.3.17.3.1 при возможности обзора через обгоняемое транспортное средство;
 - 3.3.17.3.2 при невозможности обзора через обгоняемое транспортное средство.
- 3.3.18 Проезд через железнодорожные переезды
 - 3.3.18.1 приближение к железнодорожным переездам;
 - 3.3.18.2 ожидание;
 - 3.3.18.3 проезд через железнодорожный переезд.
- 3.3.19 Полотка транспортных средств
 - 3.3.19.1 использование звукового предупреждающего сигнала;
 - 3.3.19.2 высадка из транспортного средства в экстренных ситуациях;
 - 3.3.19.3 использование аварийного предупреждающего треугольника;
 - 3.3.19.4 экстренные действия в случае необходимости удаления транспортного средства с проезжей части (например, с железнодорожного переезда).

Пятый (квалификационный) уровень

- 3.3.20 Вождение вне населенных пунктов по обычным дорогам со скоростью не менее 50 км/ч
 - 3.3.21 Вождение по автомагистралям и автомобильным дорогам
 - 3.3.21.1 вхождение в транспортный поток, использование полосы ускорения;
 - 3.3.21.2 соблюдение безопасной дистанции по отношению к другим транспортным средствам;
 - 3.3.21.3 перестроение в другой ряд;
 - 3.3.21.4 обгон и возвращение в свой ряд движения;
 - 3.3.21.5 въезд на участки, предназначенные для пропуска транспортных средств, и выезд с них;
 - 3.3.21.6 выход из транспортного потока, использование полосы замедления.
- 3.3.22 Вождение ночью или в сложных погодных условиях
 - 3.3.22.1 надлежащее использование освещения;
 - 3.3.22.2 выбор скорости в зависимости от дальности обзора и состояния дорожного покрытия.
 - 3.3.22.3 Адаптация скорости с учетом диапазона видимости и состояния дорожного покрытия.
- 3.3.23 Вождение в незнакомых местах
 - 3.3.23.1 указание направления инструктором;
 - 3.3.23.2 свободный выбор направления обучающимся с заблаговременным указанием этого направления.

3.4 Водители транспортных средств категорий С и D

Примечание:

- i) Нижеследующие рекомендации предполагают, что водители, которые обучаются управлять тяжелым транспортным средством, уже являются квалифицированными водителями транспортных средств категории в и что теоретические знания, полученные ими в ходе обучения вождению

тяжелых транспортных средств, будут применены на практике в ходе практических занятий.

- ii) Для того чтобы обучение как можно больше соответствовало будущей работе водителя, желательно, чтобы оно осуществлялось на транспортном средстве, как можно больше соответствующем тому виду транспортного средства, которым он будет управлять после присвоения квалификации. В любом случае технические данные транспортного средства, используемого для обучения, должны соответствовать по крайней мере тем, которые изложены в пункте 12 приложения I к Соглашению о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ) 1975 года. В тех странах, в которых допускается управление транспортным средством с полуприцепом на основе водительского удостоверения категории С, желательно, чтобы водитель получил по крайней мере один-два урока вождения транспортного средства с полуприцепом.
- iii) Следующая рекомендация ограничивается принципами, изложенными в приложении I к СВУ, и касается безопасности движения (включая защиту окружающей среды и экономичные приемы вождения) и, таким образом, не включает конкретных требований к профессиональным водителям транспортных средств (неиндивидуального пользования)

Первый уровень

- 3.4.1 Теоретическое и практическое обучение на транспортном средстве с выключенным и включенным двигателем
 - 3.4.1.1 **Ознакомление с характеристиками транспортного средства:**
 - 3.4.1.1.1 внешний осмотр транспортного средства;
 - 3.4.1.1.2 ознакомление с кабиной водителя.
 - 3.4.1.2 **Ознакомление с управлением транспортного средства:**
 - 3.4.1.2.1 двигатель, подвеска, тормозная система и силовая передача;
 - 3.4.1.2.2 уход и обслуживание транспортного средства.
 - 3.4.1.3 **Предварительное ознакомление с правилами управления:**
 - 3.4.1.3.1 пояснения на самом транспортном средстве и за рулем.
 - 3.4.1.4 **Проверки перед троганием с места:**
 - 3.4.1.4.1 по составленному списку проверок;
 - 3.4.1.4.2 проверка надежности работы транспортного средства и его пригодности к дорожному движению и обеспечение надежного крепления груза (см. Рекомендации 5.1 и 5.2).
- 3.4.2 Упражнения, выполняемые вне дорожных условий
 - 3.4.2.1 **Запуск двигателя, трогание с места, остановка и повторное трогание;**
 - 3.4.2.2 **оценка общих габаритов транспортного средства;**
 - 3.4.2.3 **оценка веса и поведения транспортного средства на дороге.**
 - 3.4.2.4 **Переключение передач:**
 - 3.4.2.4.1 включение и выключение сцепления;
 - 3.4.2.4.2 различные способы переключения передач на транспортных средствах, оборудованных коробками передач без синхронизаторов и коробками передач с синхронизаторами;
 - 3.4.2.4.3 переключение передач по показаниям тахометра.
 - 3.4.2.5 **Выработка навыка постоянно наблюдать за дорожной ситуацией сзади транспортного средства с помощью зеркала заднего вида и умение подавать транспортное средство назад, используя зеркала.**
 - 3.4.2.6 **Грузы (только категория С):**

проверка соответствия груза основным положениям практического руководства по методам погрузки и закрепления груза (приложение II, пункт 2) .
 - 3.4.2.7 **Пассажиры и багаж (только категория D)**

Необходимые меры предосторожности, касающиеся посадки пассажиров в автобус, соблюдение допустимого числа пассажиров и проверка

крепления багажа.

Необходимые меры предосторожности в отношении таких категорий пассажиров, которые требуют особого внимания, например дети, инвалиды и престарелые лица, с точки зрения их удобств и безопасности.

- 3.4.2.8 Основные упражнения по управлению транспортным средством:
 - 3.4.2.8.1 движение вперед и назад;
 - 3.4.2.8.2 движение вперед и назад с поворотом налево и направо;
 - 3.4.2.8.3 движение по аппаратам и остановка в указанном месте;
 - 3.4.2.8.4 езда «змейкой», проезд арок и узких проходов;
 - 3.4.2.8.5 езда на различные дистанции и на различной скорости;
 - 3.4.2.8.6 дальнейшее обучение правильному управлению транспортным средством.
- 3.4.2.9 Выполнение работы технического характера на дорогах, на которых отсутствует движение транспорта.
- 3.4.2.10 Замена колес.
- 3.4.2.11 Установка и снятие цепей для движения по снегу' и по сильно пересеченной местности.
- 3.4.2.12 Меры по недопущению самопроизвольного движения транспортных средств, поставленных на стоянку.

Второй уровень

- 3.4.3 Обучение вождению - общие приемы (Обучение должно осуществляться сначала на ровных дорогах в условиях небольшого дорожного движения, а затем - на других дорогах).
 - 3.4.3.1 Ознакомление с динамикой движения и силами, действующими на транспортное средство:
 - 3.4.3.1.1 система подвески;
 - 3.4.3.1.2 движущие, тормозные и боковые силы;
 - 3.4.3.1.3 учет центра тяжести, нагрузки на колеса и центробежных сил;
 - 3.4.3.1.4 учет тяги и статического трения;
 - 3.4.3.1.5 действия в случае пробуксовки и блокировки колес.
 - 3.4.3.2 Основные упражнения:
 - 3.4.3.2.1 выбор скорости ;
 - 3.4.3.2.2 расчет дистанции и в особенности безопасной дистанции;
 - 3.4.3.3 Ознакомление с различными способами торможения при различных скоростях, включая аварийное торможение.
 - 3.4.3.4 Движение в ряду:
 - 3.4.3.4.1 четкое указание на предполагаемые действия;
 - 3.4.3.4.2 перестроение в другой ряд на дорогах с одной или несколькими полосами движения;
 - 3.4.3.4.3 управление транспортным средством с учетом занимаемой полосы движения и скорости движения на открытой дороге, в узких проездах и въездах;
 - 3.4.3.4.4 движение на повышенных скоростях - вплоть до разрешенной максимальной скорости;
 - 3.4.3.4.5 движение в точно заданном направлении и на скорости, соответствующей оптимальному режиму работы двигателя;
 - 3.4.3.4.6 объезд препятствий у края дороги, например автомобилей, находящихся на стоянке;
 - 3.4.3.4.7 ровный и спокойный стиль вождения;
 - 3.4.3.4.8 учет показаний тахометра, в том числе при переключении передач и изменении скорости.
 - 3.4.3.5 Навыки, связанные с обгоном.
 - 3.4.3.6 Соблюдение безопасной дистанции по отношению к находящемуся впереди транспортному средству.
 - 3.4.3.7 Вхождение в транспортный поток с выездом с полосы ускорения.

- 3.4.3.8 Осторожный проезд перекрестков и узких мест, регулируемых или не регулируемых светофорами, в том числе на дорогах в населенных пунктах.
- 3.4.4 Вождение по автомагистралям и автомобильным дорогам
 - 3.4.4.1 Вхождение в транспортный поток, использование полосы разгона.
 - 3.4.4.2 Въезд с полосы разгона.
 - 3.4.4.3 Использование полосы замедления для выхода из транспортного потока.
 - 3.4.4.4 Навыки, связанные с обгоном.
 - 3.4.4.5 Соблюдение безопасной дистанции по отношению к другим транспортным средствам.
 - 3.4.4.6 Вхождение в транспортный поток с выездом с полосы разгона.
- 3.4.5 Вождение в особых условиях и с различной степенью загрузки
 - 3.4.5.1 порожнего и загруженного, по крайней мере, на 50% транспортного средства;
 - 3.4.5.2 ознакомление с диапазоном движения на повышенных скоростях;
 - 3.4.5.3 правильный выбор скорости в зависимости от условий дорожного движения;
 - 3.4.5.4 быстрое использование торможения двигателем;
 - 3.4.5.5 торможение за счет переключения на более низкую передачу.
 - 3.4.5.6 движение по холмистой местности:
 - 3.4.5.6.1 упражнения по переключению на более низкую передачу) в нужный момент времени и по использованию тормозов;
 - 3.4.5.6.2 правильное использование передач и тормозов;
 - 3.4.5.6.3 торможение двигателем при номинальном числе оборотов.
 - 3.4.5.7 Вождение ночью на дорогах с освещением и без него.
 - 3.4.5.8 Вождение в неблагоприятных погодных условиях в тех случаях, когда это применимо.

Третий уровень

- 3.4.6 Прогнозирование дорожных ситуаций с особым учетом транспортного потока
 - 3.4.6.1 Постоянное совершенствование стиля вождения в целях максимального обеспечения безопасного движения:
 - 3.4.6.1.1 правильный выбор режима движения в условиях общего транспортного потока и по отношению к другим участникам дорожного движения;
 - 3.4.6.1.2 правильный выбор скорости движения.
 - 3.4.6.2 Совершенствование вождения в населенных пунктах:
 - 3.4.6.2.1 выбор режима движения в условиях транспортного потока.
 - 3.4.6.3 Совершенствование вождения вне населенных пунктов:
 - 3.4.6.3.1 выбор, по возможности, ровной скорости движения;
 - 3.4.6.3.2 разумное использование силы тяги и торможения;
 - 3.4.6.3.3 учет физических и механических аспектов движения.
- 3.4.7 Вождение с особым учетом бережного отношения к окружающей среде и экономии топлива
 - 3.4.7.1 Ознакомление со стилем вождения, который:
 - 3.4.7.1.1 предотвращает излишнее загрязнение воздуха;
 - 3.4.7.1.2 предотвращает создание транспортным средством излишнего шума;
 - 3.4.7.1.3 позволяет экономить энергию.
 - 3.4.7.2 Такой стиль вождения должен состоять в том, чтобы:
 - 3.4.7.2.1 избегать необоснованного изменения скорости движения;
 - 3.4.7.2.2 реагировать на изменение условий движения заблаговременным

выбором правильной скорости;

3.4.7.2.3 вождение в экономичном режиме работы двигателя и соответственно своевременное переключение на пониженную или повышенную передачу;

3.4.7.2.4 переключать скорость после быстрой оценки показаний тахометра;

3.4.7.2.5 наиболее рационально использовать силу тяги.

3.5 Дополнительные минимальные требования к водителям транспортных средств, имеющих водительские удостоверения категорий CE, DE и подкатегорий C1E и D1E

Примечание:

i) технические данные транспортного средства, используемого при обучении, должны, по крайней мере, соответствовать требованиям, изложенным в пункте 12 приложения 1 к Соглашению о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ) 1975 года;

ii) желательно давать водителю уроки вождения транспортного средства с полуприцепом и других сочлененных транспортных средств.

3.5.1 Запуск двигателя, трогание с места, остановка и повторное трогание.

3.5.2 Оценка общих габаритов транспортного средства.

3.5.3 Оценка веса и поведения транспортного средства на дороге.

3.5.4 Сцепка и расцепка прицепов с уделением особого внимания различным сцепным устройствам и подсоединению тормозной системы и электрооборудования.

3.5.5 Движение вперед и назад:

3.5.5.1 вперед и назад с поворотом налево и направо;

3.5.5.2 движение по аппаратам и остановка в указанном месте;

3.5.5.3 езда «змейкой», проезд арок и узких проходов;

3.5.5.4 езда на различные дистанции и на различной скорости;

3.5.5.5 дальнейшее обучение правильному управлению транспортным средством с прицепом.

3.5.6 Ситуации, требующие торможения, и тормозные системы, включая тормозную систему прицепа.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВОДИТЕЛЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ВОДИТЕЛЬСКИЕ УДОСТОВЕРЕНИЯ КАТЕГОРИЙ CE, DE И ПОДКАТЕГОРИЙ C1E И D1E-ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ (Рекомендации 2.1.1.5 и 2.1.1.6)

ВВЕДЕНИЕ

- 1. Для дополнительного обучения профессиональных водителей были отобраны шесть областей, которые с точки зрения безопасности требуют особого внимания при вождении, а именно:**
 - a) эксплуатационная безопасность;
 - b) основные аспекты техники вождения;
 - c) крепление грузов;
 - d) обучение безопасности дорожного движения, включая:
 - i) умение предвидеть дорожную ситуацию,
 - ii) аспекты окружающей водителя среды,
 - iii) движение в транспортном потоке,
 - iv) медицинские аспекты;
 - e) современная техника вождения транспортных средств неиндивидуального пользования;
 - f) правила дорожного движения и взаимоотношения с компетентными органам.
- 2. Цели и содержание дополнительного обучения водителей в вышеупомянутых областях указаны в последующих пунктах, которые должны служить основой для определения методов дополнительной подготовки.**

ЦЕЛИ И СОДЕРЖАНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ

3. Область обучения: Эксплуатационная безопасность

3.1	Разъяснить значение эксплуатационной безопасности.	Движение по дорогам должно осуществляться безопасно и экономично; следовательно, транспортные средства могут эксплуатироваться только в том случае, если водитель перед выездом удостоверился в их соответствии условиям эксплуатационной безопасности и безопасности движения. Повреждения, дефекты или неисправности транспортного средства могут послужить причиной дорожно-транспортных происшествий или подвергать опасности других участников движения.
3.2	Перечислить способы проверки эксплуатационной безопасности.	Выполнение всех предусмотренных работ по уходу и техническому обслуживанию или контролю в установленные сроки. Соблюдение всех установленных законом требований относительно проверок и контроля, связанных с безопасностью; проведение ежедневных проверок перед выездом и контроля транспортного средства по прибытии, а также проверок функционирования в ходе рейса путем осмотра транспортного средства или автопоезда.

Цель		Содержание
3.3	Разъяснить значение технического руководства по эксплуатации транспортного средства для обеспечения эксплуатационной безопасности.	Основы изучения руководства по эксплуатации и работы с ним; использование руководства при проведении работ по уходу и техническому обслуживанию, устранение неисправностей и ремонту; проведение предусмотренных периодических.
3.4	Разъяснить, каким образом поступать в случае возникновения сомнения в эксплуатационной безопасности транспортного средства.	В случае повреждения, неисправности или нарушения эксплуатационной безопасности водитель обязан немедленно информировать об этом ответственного сотрудника фирмы на предмет получения от него необходимых указаний.
3.5	Разъяснить смысл лозунга «безопасность превыше всего» в качестве основы поведения водителя в пути.	В случае возникновения сомнений относительно того, продолжать движение или остановиться для ремонта, водитель должен руководствоваться в первую очередь необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Область обучения: Основные аспекты техники вождения

4.1	Перечислить силы, влияющие на движение транспортных средств и автопоездов.	Движущая сила и сила торможения, масса, сила инерции и боковые силы.
4.2	Разъяснить значение центра тяжести для устойчивости транспортного средства.	Центр тяжести транспортного средства, груза и транспортного средства с грузом; силы, действующие в центре тяжести (центробежная сила, сила торможения, сила бокового ветра и боковое динамическое смещение нагрузки на ось); момент опрокидывания, диаметр поворота и скорость транспортного средства.
4.3	Разъяснить влияние взаимодействия сил на безопасность.	Трение между шинами и дорожным покрытием; контактная поверхность шины, коэффициент сцепления, коэффициент скольжения; блокировка колес. Аквапланирование; управляемое движение только при помощи вращающихся колес.
4.4	Охарактеризовать связь между силами, препятствующими движению вперед, и движущей силой.	Сопротивление, вызванное вращением колес, действием воздуха и крутизной уклона, деформацией шины; лобовое сопротивление воздуха возрастает пропорционально квадрату скорости транспортного средства; снижение сопротивления вращению колес за счет использования шин с радикальным кордом.
4.5	Разъяснить действие внешних сил, вызванных боковым ветром, и центробежных сил.	Распределение нагрузки и боковая устойчивость к боковому воздушному потоку; влияние центробежной силы на поворотах дорог с недостаточным сцеплением; слишком высокий центр тяжести означает, что транспортное средство может полностью развернуться под действием боковых сил.
4.6	Объяснить зависимость между скоростью транспортного средства и ограничениями безопасности.	Боковое движение по отношению к траектории, диаметр поворота. Движение на поворотах: никогда не тормозить, однако замедлять движение перед поворотом; наблюдение за динамикой перемещения груза. При поворотах на высоких скоростях даже плавное торможение может заставить транспортное средство изменить направление движения и вызвать занос.

Цель		Содержание
4.7	Разъяснить правила безопасности на подъемах и спусках, уделив особое внимание вождению в условиях горных дорог и в других сложных топографических условиях.	Вовремя замечать и оценивать характер дороги; вовремя включать нужную передачу, движение на спуске начинать на малой скорости; вовремя переходить на низшую передачу и использовать торможение двигателем для выбора соответствующей передачи и соответствующих оборотов для стабилизации скорости.
4.8	Разъяснить, каким образом безопасно производить торможение и остановку транспортных средств неиндивидуального пользования.	Привести тормозную систему в исходное положение (путем приведения тормозных колодок в легкое соприкосновение с тормозными барабанами) в целях приведения тормозной системы в полную готовность с помощью непрерывного плавного и соответствующего давления. Осуществлять торможение. Торможение должно соответствовать условиям движения и погоды; избегать чрезмерного торможения порожнего или не полностью загруженного транспортного средства.
4.9	Разъяснить опасность «въезда» прицепа в тягач при резком торможении и скольжении автопоездов.	Обращать внимание на фактическое сцепление при наличии дождя, снега или льда, а также в том случае, если дорога покрыта грязью, масляными пятнами или другими скользкими веществами; уметь правильно использовать силы движения и торможения с учетом также веса и характера перевозимого груза; своевременно снижать и регулировать скорость; по мере возможности поддерживать нагрузку на ведущие оси в течение всей поездки.
4.10	Разъяснить опасность «въезда» прицепа в тягач при резком торможении и скольжении автопоездов.	Распределение тормозного усилия тягача и прицепа. Регулярная проверка распределения торможения; проверка совместимости тормозных систем двух транспортных средств; предотвращение блокировки колес; осторожно использовать торможение двигателем на скользких дорогах: в таких случаях пользоваться с осторожностью тормозом (действующим на все колеса); предотвращать возможность заноса резким непродолжительным торможением.

5. Область обучения: Крепление груза²⁷

Цель		Содержание
5.1	Объяснить влияние правильной погрузки, которая обеспечивает эксплуатационную безопасность транспортного средства.	Перевозчик отвечает за правильную погрузку; однако водитель несет ответственность за правильность погрузки, обеспечивающую эксплуатационную безопасность транспортного средства (он не должен осуществлять погрузку самостоятельно, а только контролировать ее).
5.2	Разъяснить аспекты влияния сил при погрузке и размещении грузов.	Силы, влияющие на транспортные средства, действуют также и на безопасность перевозимых грузов; грузы должны быть соответствующим образом размещены и закреплены. Правильному расположению грузов способствует использование схем размещения груза и точек крепления на транспортном средстве (возможность применения крепёжных тросов и ремней); всегда следует пытаться прочно укрепить груз, с тем чтобы избежать его смещения и таким образом предотвратить возможность повреждений вследствие его перемещения.

²⁷ В программу обучения следует включить рекомендацию 5.2 и приложение II настоящей Сводной резолюции.

Цель	Содержание
5.3	Описать воздействие техники вождения транспортных средств неиндивидуального пользования на безопасность груза.
	Водитель транспортного средства может в значительной степени способствовать обеспечению сохранности груза путем правильного выбора скорости движения, особенно на поворотах, и осторожного использования мощности двигателя и тормозов, с тем чтобы избежать скольжения или опрокидывания груза.

6. Область обучения : Обучение безопасности дорожного движения

6.1	Умение предвидеть дорожную ситуацию.	
6.1.1	Перечислить особенности.	Знание и понимание динамики и тактики современного стиля движения, механики движения и вождения транспортных характеристик двигателя с целью отработки средств неиндивидуального стиля вождения с учетом оборотов двигателя пользования (и, следовательно, с учетом соответствующих законов механики) и технической конструкции транспортного средства, а также поддержание экономичного режима при пониженном шуме с соблюдением правил охраны окружающей среды и бережного отношения к технике.
6.1.2	Разъяснить значение правильного восприятия и наблюдения за дорожной ситуацией для обеспечения безопасности дорожного движения.	Восприятие информации об окружающей среде и ее умственная обработка; развитие восприятия, приспособленного к дорожному движению, и соответствующие методы наблюдения и ориентации.
6.1.3	Охарактеризовать оправдавшую себя технику.	Способность видеть «мельком»; умение видеть обстановку в непосредственной близости от транспортного средства; необходимость выработать привычку непрерывного обзора; центральное и периферическое зрение; умение правильно понимать изображение в зеркале заднего вида; избирательное зрение в отношении обычных явлений, избирательное зрение в условиях дорожного движения; правила наблюдения на открытом пространстве, на поворотах, в узких проездах, на разворотах, а также при проезде перекрестка, при вхождении в транспортный поток и выходе из него; встречное движение в темное время суток с включенными фарами; парковка транспортного средства в условиях ограниченного пространства (периферическое зрение).
6.1.4	Разъяснить значение «умения предвидеть дорожную ситуацию».	Водитель должен смотреть достаточно далеко вперед, это дает возможность заранее оценить транспортную обстановку, и поэтому водитель может спокойно подготовиться к ее изменениям, как правило, либо замедляя, либо ускоряя движение, что обеспечивает его высокую скорость при соответствующей плавности; существует возможность определить потенциальную опасность прежде, чем она приобретет реальный характер; при этом развивается чувство дорожного движения, повышается его безопасность.

Цель		Содержание
6.2	Аспекты окружающей обстановки	
6.2.1	Подчеркнуть важность знания окружающей обстановки, позволяющего предвидеть дорожную обстановку.	Осознанное видение и наблюдение способствуют развитию чувства дорожного движения; важное значение имеет окружающая водителя и его транспортное средство обстановка. Знание окружающей обстановки включает три аспекта: знание других участников дорожного движения, дорожных условий и времени. Типичное поведение водителей известно во всех случаях, и его следует вовремя учитывать и понимать, чтобы иметь возможность правильно выбрать технику вождения.
6.2.2	Разъяснить взаимоотношения, возникающие между участниками дорожного движения, включая взаимное уважение и ответственность.	Исходя из внимательности и намерения других участников дорожного движения (пешеходов, водителей двухколесных транспортных средств, легковых автомобилей или транспортных средств неиндивидуального пользования), водитель может получить значительную информацию, позволяющую ему приспособиться к их возможному поведению с целью принятия необходимых мер; здесь он должен всегда учитывать интересы участников дорожного движения, которым необходимо оказывать «содействие».
6.2.3	Разъяснить значение дорожных условий.	Состояние дороги, дорожные знаки и оборудование дороги имеют особо важное значение для водителей тяжелых транспортных средств. Поэтому, для того чтобы водители могли быстро и правильно приспосабливаться к разнообразным дорожным ситуациям, они должны иметь достаточные знания о дороге. Они всегда должны оценивать связь между состоянием дороги, их транспортным средством и грузом с учетом скорости.
6.2.4	Охарактеризовать изменения погодных условий в зависимости от времени суток и сезона, а также их влияние на безопасность дорожного движения.	Условия дорожного движения зависят от времени суток или сезона; поэтому водитель должен иметь информацию о них, с тем чтобы своевременно их учитывать в своей технике вождения. Влажность, лед и снег могут оказать отрицательное влияние, поскольку они снижают сцепляемость шин с дорожным покрытием. В дождь значительно увеличивается опасность дорожно транспортных происшествий. Ограниченная видимость осенью и зимой является еще одним важным отрицательным фактором для водителя.
6.2.5	Охарактеризовать значение ухода за транспортным средством.	Уход за транспортным средством, в частности для обеспечения оптимального срока эксплуатации и соблюдения требований в отношении необходимости снижения уровня шума и содержания вредных веществ в выхлопных газах. Правила, которые следует соблюдать при движении в целях избежание по возможности маневров, наносящих ущерб окружающей среде.
6.3	Движение в транспортном потоке	
6.3.1	Разъяснить значение движения по заданной полосе движения и с определенной скоростью.	Безопасное вождение подразумевает выбор полосы движения; четкое движение является одним из самых эффективных средств, позволяющих другим участникам дорожного движения судить о намерении водителя. Необходимо совершенствовать навыки движения по полосе и изменения траектории, а также навыки поддержания скорости.

Цель		Содержание
6.3.2	Перечислить маневры, осуществляемые на дорогах с участием других участников дорожного движения, и разъяснить правила их выполнения.	Опережение, встречный разъезд, пересечение транспортного потока, вхождение в транспортный поток и обгон. Поддержание минимальной безопасной дистанции с учетом опасности несоблюдения дистанции, правильное определение тормозного пути в зависимости от массы транспортного средства и скорости; правильное использование силы инерции транспортного средства; при движении в транспортном потоке; особенно по одной полосе, необходимо всегда вовремя скорость в соответствии с движением, учитывать дистанцию, различие в скоростях и ускорение, связанные с обгоном, и избегать его в случае неуверенности. При осуществлении этих маневров необходимо своевременно изменять скорость.
6.4	Медицинские аспекты	
6.4.1	Разъяснить медицинские аспекты пригодности к управлению транспортными средствами, включая влияние стресса.	Питание, усталость, заболевания, медикаменты, алкоголь и наркотические средства являются опасными для вождения факторами. Медицинская консультация о воздействии стресса.
6.4.2	Охарактеризовать усталость водителя и методы ее предотвращения и борьбы с ней.	Борьба с усталостью, чередование езды и перерывов в соответствии с существующими правилами; перерывы в движении и их продолжительность, отдых и периоды досуга, питание в соответствии с профессиональными требованиями; работа и потребление калорий; периоды работы и приема пищи, последствия неправильного питания; обычная усталость; факторы, способствующие возникновению усталости; ее симптомы и последствия, снижение работоспособности в ночных условиях.

7. Область обучения : Техника вождения современных транспортных средств неиндивидуального пользования

7.1	Разъяснить значение особенностей конструкции для техники вождения транспортных средств неиндивидуального пользования.	Конструкция транспортных средств неиндивидуального пользования дает возможность использовать их с максимальной эффективностью только при вождении с учетом их технических особенностей, т.е. техника вождения должна полностью соответствовать конструкции транспортного средства; основным источником информации для водителя служит тахометр, на котором указан экономичный интервал числа оборотов.
7.2	Разъяснить понятие эффективности перевозки.	Техника вождения современных транспортных средств неиндивидуального пользования позволяет повысить эффективность перевозки: наивысшая возможная средняя скорость должна сочетаться с наименьшими возможными расходами, связанными с эксплуатацией транспортного средства.

Цель		Содержание
7.3	Разъяснить значение средней скорости.	Умение поддерживать правильную среднюю скорость требует аккуратной и правильной техники вождения без каких либо ненужных изменений скорости. Это может быть достигнуто за счет способности предвидеть дорожную ситуацию, что позволяет своевременно и правильно прореагировать на изменения транспортной ситуации посредством снижения или повышения скорости. Такой способ вождения является безопасным и экономичным, поскольку водитель всегда полностью контролирует транспортное средство.
7.4	Разъяснить значение силы инерции при вождении транспортных средств неиндивидуального пользования.	Использование силы инерции самого транспортного средства имеет важное значение для правильной техники вождения. Она дает возможность двигаться на длинных спусках на высокой скорости, однако равномерно и без чрезмерного расхода топлива. Сила инерции может также использоваться на ровных участках дорог; по достижении эксплуатационной скорости можно уменьшить подачу топлива и увеличить ее вновь только при резком падении скорости.
7.5	Разъяснить правильное использование двигателя и рабочих тормозов для снижения скорости.	Торможение двигателем, которое не вызывает износа самих тормозов, пригодно для замедления скорости движения при правильном вождении и, в частности, для стабилизации скорости транспортного средства на продолжительных склонах. Рабочие тормоза следует применять только в случаях крайней необходимости; во всех случаях тормозить двигателем и рабочими тормозами необходимо осторожно.
7.6	Объяснить значение и необходимость использования правильной техники вождения в интересах экономии топлива, снижения степени износа компонентов и частей транспортного средства и загрязнения окружающей среды.	Объяснить способ снижения воздействия трения (периодические проверки давления в шинах и износ рисунка протектора), инерционной энергии (правильное распределение груза и исключение возможности перегрузки), а также эффект выбора правильной передачи, числа оборотов двигателя и положения педали акселератора, использование техники движения накатом и системы торможения.

8. Область обучения : Правила дорожного движения и взаимоотношения с компетентными органами

8.1	Дать достаточные знаки общих правил, регламентирующих работу транспорта, и соответствующих правовых положений, касающихся прямых и косвенных требований безопасности дорожного движения и безопасности транспорта.	<p>Предварительное ознакомление и обзор положений, касающихся водителей, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - правила дорожного движения; - правила перевозок грузов и пассажиров; - таможенные правила; - транспортная накладная; - трудовое законодательство. <p>Ознакомление водителя с этими требованиями должно осуществляться таким образом, чтобы он мог осуществлять транспортные операции, не нарушая этих правил.</p>
-----	--	--

Цель		Содержание
8.2	Водитель должен уметь найти нужные ему транспортные правила и другие правовые нормы при осуществлении международных транспортных операций.	Следует обучать водителя основам законодательства, с тем чтобы ознакомить его со сферой применения каждого закона; научить его, каким образом он может ознакомиться с правовыми положениями и как ими пользоваться.
8.3	Контролировать свое поведение во взаимоотношениях с компетентными органами.	Следует обучать водителя основам законодательства, с тем чтобы ознакомить его со сферой применения каждого закона ; научить его, каким образом он может ознакомиться с правовыми положениями и как ими пользоваться.

Роль контроля во время движения

- 9. Технику вождения можно контролировать, изменять и улучшать путем проверки и анализа тахометрических диаграмм, а также путем организации через определенные промежутки времени поездок с инструктором не только с целью наблюдения за правильностью техники вождения, но и с целью проверки его поведения в условиях дорожного движения, т.е. за выбором необходимых скоростей движения и за правильным и своевременным соблюдением правил дорожного движения.**

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ОБУЧЕНИЕ ДЕТЕЙ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ - ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ (Рекомендация 2.1.3)

КОНТЕКСТ

- 1) Результаты проведенных в последнее время исследований со всей очевидностью показывают, что моторизованное дорожное движение самым радикальным образом сказывается на развитии детей. В экстремальных случаях такое движение препятствует развитию именно тех способностей и навыков, которые требуются для безопасного преодоления факторов опасности, встречающихся на дорогах.
- 2) Отсюда вытекают важные выводы в отношении обучения безопасному поведению на дорогах:
 - a) для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, его неизменно следует проводить с учетом двух аспектов – воспитание ребенка и окружающие условия. Улучшение внешних условий, например, за счет уменьшения интенсивности движения является важной предпосылкой развития у детей двигательных навыков и воспитания у них определенной самостоятельности в качестве участников дорожного движения. Поэтому обучение безопасному поведению на дорогах прежде всего диктует необходимость обеспечения благоприятного и безопасного окружения. Для создания такого окружения следует расширять взаимодействие властей с родителями;
 - b) сфера дорожного движения развивается быстрыми темпами, в частности по причине растущей урбанизации и все более интенсивного движения в городских зонах, что неизменно предъявляет все новые и возрастающие требования, особенно к детям и их родителям;
 - c) в ходе обучения детей младшего возраста безопасному поведению на дорогах следует по возможности использовать реальные ситуации. Посредством наставлений, касающихся безопасности дорожного движения, для детей младшего возраста воспитателям и родителям следует заботиться о том, чтобы дети обретали большую автономность и расширили сферу самостоятельных действий постепенно и в условиях полной безопасности.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- 3) Следует принимать необходимые меры для обеспечения обучения правилам дорожного движения на регулярной и постоянной основе, особенно в школах на всех уровнях, как это предусмотрено пунктом 5-бис статьи 3 Конвенции о дорожном движении 1968 года.
- 4) Настоящие рекомендации направлены на определение условий, в которых следует проводить такое обучение в зависимости от возраста детей.
 - a) Профессиональная квалификация и подготовка обучающихся лиц
- 5) Желательно, чтобы преподаватели и другие специалисты (например, сотрудники полиции), обучающие школьников правилам безопасного поведения на дорогах, имели педагогическую подготовку, а также соответствующий практический опыт.
- 6) Правительствам и другим органам, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения (например, местным органам власти), включая неправительственные организации, следует принимать все меры по надлежащему укомплектованию штата школ учителями, получившими соответствующую современную подготовку по обучению правилам поведения в условиях дорожного движения и располагающими надлежащими учебными материалами.
 - b) Обучение

- 7) Обучение детей безопасному поведению на дорогах следует осуществлять с применением современных педагогических методов, включая практические навыки и технические средства, которые следует периодически пересматривать с учетом анализа их эффективности, а также изменения условий дорожного движения. Для успешного обучения крайне важное значение имеет активное участие в этом процессе самих учащихся.
 - 8) Обучение детей школьного возраста безопасному поведению на дорогах следует проводить как в рамках школьных программ, адаптированных в зависимости от возраста детей, так и с использованием различных форм внешкольного обучения.
 - 9) Система обучения детей безопасному поведению на дорогах должна быть поэтапной и учитывать возраст детей, их способности, местные условия и способы их передвижения. В ходе этого обучения не следует упускать из виду важное значение окружающей обстановки, которая оказывает значительное влияние на поведение детей.
 - 10) Обучение безопасному поведению следует начинать с дошкольного возраста. Необходимо поощрять родителей к тому, чтобы они содействовали обучению своих детей с дошкольного возраста и продолжению такого обучения в процессе их взросления. Родителям следует давать необходимые им знания для участия в обучении своих детей безопасному поведению на дорогах.
 - 11) Детей школьного возраста следует последовательно знакомить с навыками безопасного поведения в качестве пешеходов, пассажиров и велосипедистов.
 - 12) Было бы полезно, чтобы официально признанные инструкторы по обучению вождению, сотрудники дорожной полиции и другие специалисты в области безопасности дорожного движения сотрудничали с преподавателями в организации в школах теоретических и практических занятий по безопасности дорожного движения. Таким образом, благодаря опыту этих специалистов учащимся было бы проще применять на практике полученные ими теоретические знания.
 - 13) 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.
- с) Программа

- 14) Дети по своей природе любопытны и поэтому также интересуются всем, что происходит на дорогах. Уже с самого раннего возраста следует начинать с простых разъяснений возникающих дорожных ситуаций и неоднократно их повторять, причем это следует делать в спокойной и безопасной обстановке, не вызывающей беспокойства или страха. Даже если дети в состоянии уяснить и в некоторой степени осмыслить различные дорожно-транспортные ситуации, это не означает, что в той или иной конкретной обстановке они будут действовать соответствующим образом.
- 15) Страх или иные спонтанно возникающие чувства либо внешние факторы, которые полностью завладевают вниманием ребенка (например, кошка на перекрестке может отвлечь его от происходящего вокруг), часто приводят к тому, что реакция ребенка оказывается неправильной. Именно по этой причине детей школьного возраста следует должным образом обучать навыкам безопасного поведения в условиях дорожного движения. Это предполагает развитие навыков передвижения в качестве пешехода, пассажира, велосипедиста и, возможно, водителя, а также получение соответствующих знаний, понимание и позитивную оценку задач по обеспечению безопасности дорожного движения.
- 16) Обучение должно быть постепенным; оно должно начинаться с разбора простых дорожно-транспортных ситуаций и приводить к пониманию более сложных проблем безопасности дорожного движения. В нижеприведенных директивах, касающихся минимальной программы обучения в области безопасности дорожного движения, предполагается, что первоначальная и последующая подготовка будет осуществляться с учетом конкретного возраста детей.

і. Общие рекомендации для всех возрастных групп

- 17) В общем и целом детям в течение всего времени их учебы в школе следует разъяснять нижеследующие элементарные правила безопасности во время их передвижения по дороге в качестве пешеходов, велосипедистов и в соответствующих случаях водителей мопеда или в качестве пассажиров транспортного средства:
 - а) важность того, чтобы дети в качестве пешеходов или при езде на велосипеде либо мопеде были хорошо видимы для других пользователей в ночное время и в плохую погоду за счет использования защитного оборудования, например флюоресцирующих курток, одежды и/или шлема со светоотражающими устройствами;

- b) роль защитного шлема и важность его использования и правильность застегивания при езде на велосипеде или мопеде;
 - c) важность использования детских удерживающих устройств и пристегивания ремнями в ходе поездки на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, объясняя детям роль этих устройств, даже если они ограничивают возможности движения детей, с тем чтобы использование указанных устройств стало автоматическим.
- 18) Роль родителей в надлежащем применении этих правил исключительно важна, и они должны сами давать пример правильного поведения.

ii. Дети дошкольного возраста

- 19) Обучение детей этой возрастной группы имеет целью способствовать их постепенному привыканию к дорожно-транспортным условиям и осознанию себя в роли участников дорожного движения в качестве как пешеходов, так и пассажиров. Тем не менее на улице детей этого возраста должны всегда сопровождать взрослые.
- 20) В работе по формированию этих навыков детей следует постепенно знакомить с основными элементами дороги и культивировать их понимание, например, того, что такое проезжая часть, тротуар, обочина, пешеходный переход, светофоры и что такое дорожное движение (в частности, перемещение самых разных транспортных средств), с тем чтобы обратить их внимание на опасности, связанные с движением по дороге, и привить им навыки осторожного поведения.

iii. Дети младшего школьного возраста (до 10 лет)

Принципы, на которых должно строиться обучение

- 21) Обучение детей этой возрастной группы следует осуществлять постепенно, поэтапно прививая им соответствующие навыки поведения в условиях дорожного движения, а также знания, касающиеся дорожного движения, включая присущие ему опасности. Обучение следует также адаптировать в зависимости от возраста детей и рисков, которым они подвергаются.
- 22) На основе этих принципов следует прежде всего научить детей, как себя вести, с одной стороны, в качестве пешеходов в условиях дорожного движения и, с другой стороны, в качестве пассажиров на борту транспортного средства. Если национальное законодательство допускает движение детей этой возрастной группы без сопровождения, необходимо предусмотреть систему контролируемого обучения в условиях низкой интенсивности движения и под наблюдением взрослых. Тем не менее в условиях интенсивного дорожного движения следует предусмотреть, чтобы дети передвигались в сопровождении взрослого.
- 23) Кроме того, детей следует обучать навыкам безопасной езды на велосипеде. С этой целью следует начинать с контролируемого обучения детей в условиях низкой интенсивности движения, после чего постепенно приучать их к более сложным и трудным дорожным ситуациям.

Правила, которым следует обучать детей

- 24) Обучение детей этой возрастной группы должно дать им возможность понять, как минимум, следующие вопросы или аспекты:
- a) базовые правила дорожного движения, а также значение дорожных знаков и сигналов, светофоров и световых сигналов, предназначенных для пешеходов, которые непосредственно влияют на их безопасность;
 - b) дорожная обстановка предполагает необходимость особого поведения с целью снизить соответствующие риски;
 - c) различные элементы дорожной инфраструктуры - т.е. тротуары и, при их отсутствии, обочины дороги - и как ими пользоваться;
 - d) необходимость пересечения дороги по пешеходному переходу, оснащенный световой сигнализацией только в том случае, когда включен зеленый сигнал, предназначенный для пешеходов (если он установлен), но даже при этом следует проявлять осторожность;

- е) базовые правила использования велосипеда до тех пор, пока дети не научатся в достаточной степени самостоятельно перемещаться в условиях движения.

iv. Дети более старшего возраста (10-15 лет)

- 25) Поскольку дети этой возрастной группы стремятся к более независимому перемещению, они стремятся ездить на велосипеде и даже, если это допускается национальным законодательством (например, с 14 лет) - на мопеде. В этой связи важно прививать им навыки дисциплинированного участия в дорожном движении и разъяснять различные виды опасности, которым они подвергают себя и других. В частности, у детей следует вырабатывать позитивное отношение к соблюдению правил безопасности дорожного движения и обращать их внимание на ответственность, которую они несут в качестве пешеходов, велосипедистов и в соответствующих случаях водителей мопедов.
- 26) На основе полученных ими знаний обучение детей этой возрастной группы должно, как минимум, включать следующие вопросы или аспекты:
 - а) основные правила движения и дорожные знаки и сигналы, их важность для безопасности дорожного движения и их применение на практике;
 - б) различные условия движения, которые им могут встретиться;
 - в) различные категории участников дорожного движения и важность совместного пользования дорогой или улицей и соответствующего взаимодействия вместе с ними;
 - г) поведение участников дорожного движения, которое может представлять опасность для детей этой возрастной группы;
 - д) каким образом можно избежать опасного поведения, к которому зачастую их стимулируют сверстники, обучая молодежь принципам осторожной езды (понятие риска, которому подвергается человек в силу своего собственного поведения или поведения других в случае вождения транспортного средства, и готовности к нему) на велосипеде или мопеде;
 - е) принципы функционирования транспортных средств и важность их технического обслуживания, в частности основных элементов, влияющих на безопасность (тормоза, система освещения и др.);
 - ж) в странах, в которых вождение мопеда разрешено с 14 лет, привлечение внимания к последствиям изменения статуса, обусловленного вождением впервые в жизни автотранспортного средства в условиях дорожного движения, как в плане поведения, так и на уровне ответственности (юридической, моральной и иной);
 - з) донести до их сознания серьезные последствия, которые возникают в случае изменения технических характеристик их мопеда, в частности в результате снятия ограничителя с двигателя.

v. Молодежь (от 15 лет и старше)

- 27) Представители этой возрастной группы нередко получают травмы в дорожном движении, обусловленные поведением, связанным с повышенным риском и неприятием чрезмерно жестких ограничений. Эти стереотипы поведения, которые не могут быть оправданы реальными условиями дорожного движения, следует учитывать в ходе обучения правилам дорожного движения, которое для них проводится. В частности, важно прививать им чувство ответственности и готовить из них таким образом дисциплинированных водителей автомобилей или мотоциклов.
- 28) Обучение молодежи в рамках этой возрастной группы следует проводить с учетом полученных ранее знаний и навыков безопасного поведения с акцентом на следующих аспектах:
 - а) поощрять позитивное и ответственное отношение к дорожному движению, имея в виду осторожное поведение и использование защитных устройств;

- b) способствовать приобретению молодежью технических знаний и практических навыков вождения автотранспортного средства и обращать их внимание на негативные последствия риска. В основе обучения должен лежать принцип осторожного вождения (см. пункт 26 е);
- c) знать и осознавать свою ответственность (юридическую, моральную и другую) по отношению к самим себе и по отношению к другим участникам дорожного движения;
- d) умение противостоять отрицательному воздействию сверстников, особенно при вождении автотранспортного средства.



Photos: © Fotolia.com