



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/96
15 November 2004

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЯТОЙ СЕССИИ**

(27-30 сентября 2004 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою сорок пятую сессию в Женеве 27-30 сентября 2004 года под председательством г-на Бернара Периссе (Швейцария). В ней участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Азербайджана, Бельгии, Венгрии, Германии, Грузии, Дании, Израиля, Исландии, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Соединенных Штатов Америки, Турции, Узбекистана, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.
2. Впервые в ней принимали участие представители других региональных комиссий Организации Объединенных Наций, а именно: Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА).

3. Были также представлены Европейская комиссия, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Европейская газомоторная ассоциация (ЕГМА), Международная федерация мотоциклистов (МФМ), Международная организация пешеходов (МФП), Глобальная программа сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по безопасности дорожного движения (МОПДТП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), фонд ФИА "Автомобиль и общество" и Целевая группа по развитию и выживаемости ребенка.

ВВЕДЕНИЕ

4. Председатель приветствовал всех участников, в частности представителей Азербайджана, Грузии, Казахстана и Узбекистана, присутствующих на сессии Рабочей группы впервые в силу реализации программы содействия участию в этой работе стран Центральной Азии и Кавказа, которая была начата ЕЭК ООН при финансовой поддержке Европейского сообщества. Представители этих стран со своей стороны выразили удовлетворение в связи с возможностью принять участие в работе WP.1 и подчеркнули свое намерение извлечь для своих стран максимальную пользу из этой деятельности.

5. В соответствии с просьбой Председателя члены WP.1 согласились разрешить съемочной группе Фонда ФИА съемку сессии Рабочей группы в первой половине дня 29 сентября. Представитель Фонда пояснил, что отснятый материал будет включен в фильм о безопасности дорожного движения, в котором будет также показано интервью с г-ном Кофи Аннаном. Он отметил, что этот фильм будет распространен для использования в правительственных кампаниях по безопасности дорожного движения и по рекламированию деятельности WP.1.

ПОВЕСТКА ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документ: TRANS/WP.1/95

6. Повестка дня была утверждена. В будущие повестки дня было предложено добавить пункт 2 "Сообщения".

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОРОК ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (*пункт 2 повестки дня*)

Документы: TRANS/WP.1/94 и TRANS/WP.1/94/Corr.1

7. Доклад с исправлением к нему был утвержден без изменений.

КРУГ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ WP.1 (*пункт 3 повестки дня*)

Данный пункт рассматривается в рамках пунктов 49-51 настоящего доклада.

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ (*пункт 4 повестки дня*)

Документы: TRANS/WP.1/2003/1-5/Rev.4

8. Рабочая группа была проинформирована о том, что Российская Федерация передала Генеральному секретарю ООН предложения о поправках к Венским конвенциям и дополняющим их Европейским соглашениям, которые содержатся в документах TRANS/WP.1/2003/1-5/Rev.4. WP.1, поблагодарила Российскую Федерацию, а также ее представителя г-на Якимова за передачу этих поправок в Нью-Йорк.

9. Рабочая группа также была проинформирована о том, что эти предложения были получены Генеральным секретарем 7 сентября 2004 года и 28 сентября были доведены до сведения Договаривающихся сторон. Среди делегатов было распространено напоминание о том, что начиная с этой даты Договаривающиеся стороны согласно положениям, определенным в различных соответствующих юридических документах, располагают 12-месячным сроком для информирования о своих оговорках либо о принятии ими этих положений. Когда эти предложения будут признаны принятыми, они вступят в силу через 6 месяцев по истечении вышеуказанного 12-месячного периода.

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ CP.1 И CP.2 (*пункт 5 повестки дня*)

Документы: TRANS/SC.1/294/Rev.5 и TRANS/SC.1/295/Rev.3,

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)**а) Безопасность в туннелях**

Документы: TRANS/WP.1/2002/28, неофициальные документы № 1 и 2 сессии

10. Председатель WP.1, напомнив о ходе работы по вопросу о безопасности в туннелях, указал, что представленные Рабочей группе WP.1 предложения по этой теме, содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2004/10 (проект изменения структуры СР.1), были разработаны Швейцарией и секретариатом на основе документа TRANS/WP.1/2002/28, а не небольшой группой по безопасности в туннелях (Норвегия, Франция, Швейцария, Европейская комиссия, МОПДТП, МСАТ, секретариат), которой из-за нехватки времени не удалось созвать свое совещание. Для содействия обсуждению этого вопроса WP.1 рассмотрела его на основе неофициального документа № 2 сессии, в котором объединены различные предложения из вышеупомянутого документа TRANS/WP.1/2004/10.

11. WP.1 сосредоточила свое внимание главным образом на определении направлений деятельности, на основе которых она просила небольшую группу заниматься редакционной работой. Речь идет о следующих аспектах:

"Глава 2 Общие правила поведения в условиях дорожного движения

Пункт 2.5: второе предложение изменить следующим образом: "Однако, поскольку основной причиной ДТП служит человеческая ошибка, усилия по повышению безопасности дорожного движения должны быть направлены [...] на предотвращение таких ошибок, а также на смягчение последствий, при этом не следует забывать о других факторах, связанных с инфраструктурой и транспортными средствами".

Пункт 2.5.1: принят.

Пункт 2.5.2: редакцию этого пункта в целом изменить следующим образом:

- не повторять в СР.1 правила, которые уже содержатся в статье 25-бис Венской конвенции о дорожном движении; в качестве одного из решений можно было бы начать со слов: "*В дополнение к предписаниям статьи 25-бис Венской конвенции о дорожном движении, с учетом которых в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах предусмотрен специальный знак E, 11a...* (далее следуют новые

рекомендации, на которые необходимо обратить особое внимание)". В случае туннелей, не оснащенных такой сигнализацией, следует рекомендовать введение аналогичных обязательств;

- в связи с вопросом о необходимости соблюдать достаточную дистанцию WP.1 отметила, что в директиве Сообщества 2004/54 от 29 апреля 2004 года (JO L от 30 апреля 2004 года) содержатся соответствующие конкретные положения по пункту 3.9 приложения 1, в котором вводится понятие времени в секундах для расчета дистанции, которую необходимо соблюдать в зависимости от скорости движения. Полностью сохраняя этот принцип, WP.1 просила небольшую группу пересмотреть формулировку данного положения;
- перенести в пункт 2.5.3 ссылку на необходимость соблюдения дистанции в 5 м при остановке транспортного средства, поскольку это касается случая дорожных заторов;
- настоятельно рекомендовать проводить подготовку водителей.

Пункт 2.5.3: Пункт i): *принят* при условии добавления после фразы "Не покидать транспортное средство" следующих слов: "*если не будет иного указания*".

Пункт ii): разделить случаи аварии и ДТП. Провести различие между своим собственным транспортным средством и другим транспортным средством. Разработать понятие необходимости покидать свое транспортное средство с указанием мер предосторожности, которые следует принимать. Помимо предупреждающих световых сигналов, предусмотреть возможность установки предупреждающего треугольника для сигнализации аварии или ДТП, но при этом дополнительно указать меры предосторожности, которые необходимо принять. Изменить также последнюю строку следующим образом: "Обратиться за помощью, *предпочтительно* через пункт экстренной связи".

Пункт iii): *принят* при условии изменения последней строки следующим образом: "Обратиться за помощью, *предпочтительно* через пункт экстренной связи".

Пункт iv): *принят*.

Глава 5 Методы оказания воздействия на поведение на дороге

Пункт 5.1.1.2: *принят*.

Пункт 5.1.2.3 с): пересмотреть формулировку последнего предложения и исключить всякую ссылку на периодический экзамен для проверки знаний. Вместо этого указать на целесообразность непрерывной подготовки.

Пункт 5.2.1.3: принят".

12. Секретариат проинформировал WP.1 о деятельности в рамках Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15), связанной с введением дополнительной таблички к существующим знакам, предусмотренным в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах и касающимся перевозки опасных грузов, а именно к знакам C, 3h и D, 10a b и c. В частности, указывалось, что созданная WP.15 специальная группа по безопасности перевозки опасных грузов в автодорожных туннелях представила свой доклад (TRANS/WP.15/179/Add.1), в котором содержатся положения по поправкам к главам 1.9 и 8.6 добавления к приложениям А и В к ДОПОГ относительно знаков, которые будут введены для учета новых ограничений движения, связанных с созданием групп опасных грузов А, В, С, D и Е. В этом докладе (пункт 35) Рабочую группу WP.1 просили высказать свое мнение по вопросу о том, должны ли новые положения, касающиеся знаков, которые необходимо принять после введения этих групп, фигурировать в ДОПОГ, СР.2 или в обоих документах. Напоминалось, что нынешняя формулировка для знака C, 3h, содержащаяся в СР.2, была предложена Рабочей группой WP.15.

13. С учетом этой информации WP.1 просила WP.15:

- официально рассмотреть этот вопрос;
- представить документ с конкретными предложениями для включения в СР.2;
- представить ей для комментариев положения, касающиеся знаков, которые будут включены в ДОПОГ, поскольку вопрос о знаках относится к компетенции WP.1.

14. И наконец, членам WP.1 было предложено оперативно связаться с их коллегами из WP.15 для выработки позиции по данному вопросу, который будет рассматриваться в октябре в ходе очередной сессии этой Группы.

b) Осмотры на дорогах

Документ: TRANS/WP.1/2004/14

15. WP.1 по очереди рассмотрела все пункты указанного выше документа, подготовленного небольшой группой, учрежденной с этой целью (Португалия, Франция, Швейцария, секретариат). Она просила эту небольшую группу представить к следующей сессии текст, пересмотренный с учетом нижеследующих ориентировок.

Роль проверок: Принято.

Политика контроля: Данную формулировку надлежит пересмотреть и дополнить с учетом следующих соображений:

- необходимость сопровождения принимаемых мер информационными кампаниями;
- упоминание о проверке состояния транспортных средств, а также о различных условиях контроля: индивидуальный контроль, общие операции и автоматизированный контроль;
- четкое указание того, что контроль водителя возможен в любой момент, а не только при совершении им наиболее грубых ошибок.

В этой связи делегация Франции предложила представить WP.1 разработанную во Франции систему контроля при помощи автоматических радаров.

Роль санкций: Сделать упор исключительно на воспитании участников дорожного движения. Заменить фразу "альтернативных санкций" в конце первого абзаца фразой "*дополнительных* санкций".

Помочь водителям соблюдать правила: Данный пункт надлежит пересмотреть и изложить в другой части текста, поскольку эта формулировка лишь косвенно касается проверок на дорогах. Надлежит проводить различие между системами обнаружения и системами, облегчающими проведение проверок. Не следует упускать из виду то обстоятельство, что условия проверок в различных странах переходного периода различаются. Изменить формулировку первого подпункта, включив в него упоминание об электронных приборах, а также последнего

подпункта, включив в него упоминание о системах предупреждения о набранной водителем скорости.

Относительно рекомендаций

Пункт 1): Указать лиц, проводящих проверки. Сделать ссылку также на другие категории участников дорожного движения, помимо водителей (в частности, на велосипедистов, мотоциклистов). Кроме того, в пояснительной части рекомендаций сделать ссылку на профилактику.

Пункт 2): Провести различие между прямыми и косвенными причинами дорожно-транспортных происшествий. Изменить первый подпункт следующим образом: "*превышение скорости или ее несоответствие условиям дорожного движения*".

2.1): Кроме того, отметить контроль, проводящийся вблизи школ и в тех местах, где ведутся дорожные работы. В последнем предложении исключить слово "перевозку".

2.2): Включить во втором предложении перед словом "период" фразу "*по возможности*".

2.3): Принято.

2.4): Сформулировать иным образом, с тем чтобы исключить возможность трактовки усталости в качестве нарушения.

2.5): Принято.

Пункт 3): Упомянуть также о профессиональной подготовке лиц, производящих контроль.

Пункт 4): Пересмотреть текст для придания ему большей ясности.

Пункт 5): Российская Федерация предложила исключить в конце последнего подпункта фразу "в его собственной стране".

Пункт 6): Принято.

Пункт 7): Предложение Германии о том, чтобы поставить точку после фразы "правила дорожного движения", было принято.

16. Представитель Европейской комиссии отметил, что 5 апреля 2004 года Комиссия приняла рекомендацию (JO L 111 от 17/04/04) о применении правил в области безопасности дорожного движения.

с) **Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя, наркотиков и медикаментов**

Документы: TRANS/SC.1/336/Rev.1, неофициальный документ № 4 сессии

17. WP.1 рассмотрела неофициальный документ № 4, подготовленный небольшой группой (Италия, Румыния, Соединенные Штаты Америки, Финляндия и ВОЗ, под председательством Италии), занимающейся данным вопросом. После рассмотрения перечня перечисленных пунктов, которые будут приняты к сведению при разработке вопросника, WP.1 просила добавить следующие темы:

- примеры оптимальной практики;
- определение проблем по категориям участников дорожного движения и по возрастным группам;
- определение органа, ответственного за данный вопрос (полиция, медицинские службы и т.д.).

18. WP.1 просила небольшую группу подготовить проект вопросника по управлению транспортными средствами под воздействием алкоголя для рассмотрения и принятия в ходе ее сорок шестой сессии, с тем чтобы иметь в распоряжении ответы на него к сорок седьмой сессии, которая состоится в сентябре 2005 года. Было отмечено, что конечная цель будет состоять в пересмотре и обновлении действующей резолюции по данному вопросу, принятой в 1989 году (TRANS/SC.1/336/Rev.1), новые положения которой будут включены в пересматриваемую CP.1. Председатель этой небольшой группы отметила, что вопрос о воздействии наркотиков и медикаментов на управление транспортным средством будет рассматриваться только после завершения работы по проблеме воздействия алкоголя.

19. Представитель Европейской комиссии отметил, что для стимулирования текущих усилий по внесению предложений о снижении численности дорожно-транспортных

происшествий и жертв этих происшествий, вызванных потреблением алкоголя, наркотиков и медикаментов (одно ДТП из пяти является следствием потребления алкоголя), Комиссия финансирует проведение нескольких исследований или принятие некоторых мер. Речь идет о следующем:

- проект РОЗИГА (оценка эффективности проверок на обочине дороги), результаты которого будут получены, как ожидается, в 2005 году;
- научное исследование "Иммортал", касающееся, в частности, управления транспортными средствами под воздействием наркотиков и медикаментов и особенно связанных с этим дорожно-транспортных происшествий;
- европейский проект по вопросу об использовании "антиалкогольного блокиратора" на борту транспортных средств, связанный, в частности, с экспериментальной установкой этого устройства для контроля целевых групп водителей, а именно водителей транспортных средств большой грузоподъемности и автобусов, а также тех лиц, которые неоднократно нарушали правила дорожного движения и находятся в алкогольной зависимости;
- четырехлетний широкомасштабный исследовательский проект по проблеме "воздействия алкоголя, наркотиков и медикаментов", который будет затрагивать все соответствующие аспекты, а именно:
 - проведение эпидемиологических исследований по вопросу об опасности, которую представляют психоактивные вещества;
 - создание европейской классификации психоактивных медикаментов;
 - разработка планов реабилитации водителей;
 - определение наиболее действенных рекомендаций по принятию последующих мер в контексте медико-правового контроля за водителями;
 - определение стратегий лишения водительских прав;
 - информирование общественности и медицинских работников.

Со своей стороны, МАЗМ отметила, что в пяти странах континентальной части Европы проводилось эпидемиологическое исследование, с результатами которого можно будет ознакомиться по следующему адресу в Интернете: www.acembike.org.

d) Повышение безопасности лиц, передвигающихся на мотоциклах и мопедах

Документы: TRANS/WP.1/2004/6/Rev.1 и TRANS/WP.1/2004/9

20. Представитель Соединенных Штатов Америки от имени небольшой группы (Соединенные Штаты Америки (председатель), ФЕМА, МФМ и МАЗМ) отметила, что в соответствии с замечаниями, выраженными WP.1 на ее сорок четвертой сессии, было разработано два вопросника, причем один - по мотоциклистам (*TRANS/WP.1/2004/6/Rev.1*), а другой - по водителям мопеда (*TRANS/WP.1/2004/9*), в которые были внесены требующиеся изменения и дополнения.

21. В ходе рассмотрения этих новых вариантов WP.1 просила небольшую группу конкретным образом усовершенствовать текст и внести в вопросники изменения, в частности, по следующим аспектам:

- Что касается вопросника по мопедам, то надлежит:
 - уточнить, что они ограничиваются лишь двухколесными мопедами с двигателем;
 - исключить вопросы 3 и 33, которые сочтены излишне субъективными, либо перенести их в приложение;
 - в первом подпункте части В (Разъяснения) заменить значение 50 км/ч на 45 км/ч (50).

- Что касается вопросника по мотоциклам, то надлежит:
 - исключить вопросы 2 и 33, которые сочтены излишне субъективными, либо перенести их в приложение;
 - в первом подпункте части В (Разъяснения) заменить значение 50 км/ч на 45 км/ч (50).

22. WP.1 поручила секретариату обеспечить как можно более широкое распространение этих вопросников в измененном виде по всему миру, с тем чтобы можно было получить более точное представление о ситуации в связи с двухколесными транспортными средствами и возникшими проблемами. Секретариат указал, что за пределами стран - членов ЕЭК ООН их распространение будет осуществляться по каналам других региональных комиссий.

е) **Более широкое использование ремней безопасности**

Документ: TRANS/WP.1/2004/7/Rev.1

23. С учетом замечаний, сформулированных на последней сессии WP.1, небольшая группа, занимающаяся этим вопросом (Испания, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки (председатель) и Фонд ФИА), подготовила новый проект вопросника, воспроизведенный в указанном выше документе. WP.1 поздравила эту группу с высококачественным выполнением своей работы. В процессе рассмотрения этого текста небольшой группе было предложено его усовершенствовать следующим образом:

- Вопрос 4: включить в таблицу указание на возраст (менее 12 лет) в случае удерживающих систем;
- Вопрос 6: разделить коммерческие транспортные средства на две категории, т.е. не более 3,5 т и более 3,5 т, а автобусы - на два класса в зависимости от эксплуатации в городской зоне либо за пределами городской зоны;
- Вопрос 8b: см. вопрос 6. Провести также различие между школьными автобусами, микроавтобусами, туристскими автобусами. Ввести требование об обязательном использовании ремней безопасности, если ими оборудовано транспортное средство;
- Вопрос 9a: пересмотреть и дополнить перечень отступлений (задний ход, конкретные зоны);
- Вопрос 12: подробнее уточнить аспекты ответственности;
- Вопрос 23: подробнее проиллюстрировать примеры, приведенные в скобках.

24. WP.1 поручила секретариату обеспечить как можно более широкое распространение по всему миру измененного вопросника с использованием наиболее приемлемых каналов.

f) **Обгон**

25. На своей сорок второй сессии WP.1 приняла к сведению проект вопросника, подготовленный небольшой группой по обгонам (Польша, Российская Федерация (председатель), Румыния, Эстония и ФЕМА), которой было поручено разработать более подробный и более удобный для использования вопросник. Российская Федерация сообщила, что этот проект будет передан в секретариат до 1 января 2005 года, с тем чтобы его можно было рассмотреть на сорок шестой сессии.

g) **Правила и знаки для пешеходов**

26. Небольшая группа, учрежденная для внесения предложений относительно будущей работы по правилам и знакам для пешеходов (Израиль, Нидерланды, Швейцария, МФП и ГПСБДД под председательством МФП), подготовит документ по этому вопросу к сорок шестой сессии.

h) **Водительские удостоверения в соответствии с Конвенцией 1949 года**

Документ: TRANS/WP.1/2004/1

27. WP.1 была проинформирована о том, что МАФ сняла с рассмотрения указанный выше документ, подготовленный ею по данному вопросу. Она была также проинформирована о том, что в соответствии с выраженной ею в ходе сорок четвертой сессии просьбой секретариат направил в начале августа 2004 года вопросник всем странам, являющимся Договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года, но не присоединившимся к Конвенциям 1968 года, с тем чтобы узнать об их намерениях в этой связи и получить информацию о выдаче водительских удостоверений в их странах. Копия этого вопросника, а также сопроводительное письмо были предоставлены в распоряжение членов WP.1. Из шести стран, представивших ответы после распространения этого вопросника, четыре заявили о своем намерении присоединиться к Конвенции.

28. Российская Федерация от имени небольшой группы, которой было поручено заняться этим вопросом (Испания, Португалия, Российская Федерация (председатель) и МАЗМ), сообщила, что к следующей сессии WP.1 будет подготовлен неофициальный документ с целью внесения предложений об изменении надлежащих статей и приложений к Конвенции 1949 года по вопросу о водительских удостоверениях. Вместе с тем WP.1 сочла, что до принятия решения о конкретных последующих действиях в контексте поставленной проблемы следует дождаться результатов сбора информации.

i) Изменение структуры сводных резолюций СР.1 и СР.2

Документы: TRANS/WP.1/2004/2, TRANS/WP.1/2004/10, TRANS/WP.1/2004/17

29. WP.1 с удовлетворением восприняла новый проект изменения структуры СР.1 (TRANS/WP.1/2004/10), предложенный небольшой группой, учрежденной с этой целью (Франция (председатель), Швейцария, МОПДТП, секретариат). Председатель WP.1, являющийся также членом этой небольшой группы, указал, что будет изменен порядок изложения рубрик в главе 1, с тем чтобы эта глава начиналась с предписаний, имеющих более общий характер, по сравнению с положениями, касающимися конкретных правил дорожного движения. Было отмечено, что на своем следующем совещании небольшая группа рассмотрит предложение делегаций Польши о переносе некоторых положений главы 8 в СР.2. Кроме того, WP.1 отложила до своей следующей сессии рассмотрение вопроса о содержимом аптечки первой медицинской помощи, находящейся на борту транспортных средств (TRANS/WP.1/2004/17).

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)**j) Знаки с изменяющимся сообщением**

Документ: TRANS/WP.1/2004/13

30. В соответствии с просьбой WP.1 небольшая группа, учрежденная с этой целью (Германия, Испания (председатель), Нидерланды и Франция), подготовила записку, воспроизведенную в указанном выше документе, с описанием общей ситуации, а также возможных направлений будущей деятельности в данной области. После устного представления этого документа делегацией Испании и последовавшего за этим обсуждения дальнейшей деятельности в данной связи WP.1 просила небольшую группу подготовить к сорок шестой сессии документ, содержащий следующее:

- перечень знаков, пиктограмм и обозначений, используемых в знаках с изменяющимся сообщением;
- перечень знаков, пиктограмм и обозначений, которые следует исключить;
- новые пиктограммы, которые можно было бы использовать;

- конкретные предложения, направленные на отделение знаков предупреждения об опасности от информационных знаков.

к) Новые знаки, обозначающие заправочные станции, продающие топливо, не содержащее серы, и сжатый природный газ

Документы: TRANS/WP.1/2004/3, TRANS/WP.1/2004/4, TRANS/WP.1/2004/16

31. На своей сорок четвертой сессии WP.1 после первого рассмотрения предложений, направленных на введение новых дорожных обозначений для указания заправочных станций, продающих топливо, не содержащее серы (TRANS/WP.1/2004/3), и заправочных станций, продающих сжатый природный газ (СПГ) (TRANS/WP.1/2004/4), согласилась пересмотреть этот вопрос в ходе нынешней сессии. В результате обсуждения этого вопроса секретариат подготовил проект рекомендации (TRANS/WP.1/2004/16), объединяющий оба этих предложения.

32. Стремясь к обеспечению согласованности и четкости, WP.1 решила, что в будущем принятые к сведению знаки должны фигурировать в CP.2.

33. Что касается СПГ, то большинство членов Рабочей группы высказались против использования знака, предлагаемого ЕГМА; странам, выступающим против введения этого знака, было предложено представить к сорок шестой сессии WP.1 новые предложения по знаку, содержащему иные обозначения.

34. WP.1 приняла предложенный ЕКМТ знак, указывающий на топливо, не содержащее серы, а также текст сопровождающей его рекомендации, содержащийся в документе TRANS/WP.1/2004/16. Соответствующая рекомендация воспроизводится в приложении к настоящему докладу.

35. Секретариат отметил, что все предложения небольшой группы должны быть переданы до конца декабря 2004 года.

БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 6 повестки дня)

36. Открывая специальную сессию продолжительностью в половину рабочего дня, посвященную данному пункту и состоявшуюся в среду, 29 сентября, Председатель WP.1 тепло приветствовал присутствовавших на ней представителей четырех других региональных комиссий ЭСКЗА: (Западная Азия - 13 государств-членов), ЭКА (Африка - 55 государств-членов), ЭКЛАК (Латинская Америка и Карибский бассейн -

41 государство-член) и ЭСКАТО (Азия и Тихий океан - 62 государства-члена), отметив исторический характер этой встречи. Он также приветствовал д-ра Крюга из ВОЗ, д-ра Ранджа из Соединенных Штатов Америки, г-на Джона из Канады и г-на Уарда из Фонда ФИА.

37. Напомнив, что Генеральная Ассамблея в своей резолюции A/RES/58/289 от 14 апреля 2004 года предложила ВОЗ, *"действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения"*, Председатель WP.1 подчеркнул необходимость развития сотрудничества между ЕЭК (по линии WP.1) и другими региональными комиссиями. Затем он обратился к региональным комиссиям с просьбой обеспечить присутствие своих представителей и охарактеризовать ситуацию в связи с безопасностью дорожного движения в их регионе.

38. Директор Отдела транспорта от имени ЕЭК напомнил, что его организация играет важную роль в области согласования правил и стандартов на основе многочисленных соглашений и конвенций, которые относятся к ее ведению с момента ее создания в 1947 году и некоторые из которых имеют всемирный статус. Охарактеризовав некоторые документы, оказывающие воздействие на безопасность дорожного движения, он подчеркнул, что ЕЭК готова приложить усилия для целей налаживания устойчивого и эффективного сотрудничества со своими партнерами из числа других региональных комиссий.

39. Из выступлений представителей четырех других региональных комиссий стало ясно, что ситуация в связи с безопасностью дорожного движения в их регионах за некоторыми исключениями вызывает серьезную обеспокоенность и может быть охарактеризована при помощи ряда таких общих аспектов, как:

- постоянное и повсеместное отсутствие безопасности дорожного движения, обуславливающее весьма значительное число дорожно-транспортных происшествий и лиц, гибнущих в этих дорожно-транспортных происшествиях; при этом большую часть жертв составляют пешеходы, а также водители и пассажиры двухколесных транспортных средств;
- в целом неудовлетворительное поведение водителей и несоблюдение правил дорожного движения;

- весьма низкая доля лиц, пользующихся ремнями безопасности и защитными шлемами, и даже отсутствие таких лиц;
- выдача водительских удостоверений после самой общей проверки знаний и навыков кандидатов и даже без подобной проверки;
- неполноценная подготовка участников дорожного движения и даже отсутствие такой подготовки; это же относится к лицам, ответственным за эту подготовку, и к сотрудникам служб контроля;
- неудовлетворительное общее состояние транспортных средств и отсутствие контроля за их состоянием;
- как правило, посредственное или неудовлетворительное состояние сетей автодорожной инфраструктуры;
- неорганизованность или отсутствие спасательных служб;
- отсутствие профессиональной подготовки сотрудников медицинских служб по проблематике дорожно-транспортных происшествий;
- ненадежность или отсутствие статистических баз данных;
- отсутствие институциональной основы в области безопасности дорожного движения;
- недостаточное стремление к устранению соответствующих проблем и отсутствие заинтересованности в этом у руководителей, принимающих решения на политическом уровне, и у гражданского общества.

40. Помимо проведения особых исследований или реализации некоторых инициатив ограниченного масштаба, общим для этих региональных комиссий также является то, что до настоящего времени они были не в состоянии систематически заниматься проблемами безопасности дорожного движения. Вместе с тем они подчеркнули, что при технической и консультативной поддержке со стороны WP.1, а также других заинтересованных участников этой деятельности они готовы (при условии выделения надлежащих ресурсов) выступить с инициативами по повышению безопасности дорожного движения в своих регионах.

41. Обмен мнениями, последовавший за этими выступлениями, был сосредоточен на обсуждении вопроса о том, каким образом WP.1 могла бы содействовать стимулированию усилий по повышению безопасности дорожного движения в рамках других комиссий и каким образом эти комиссии на основе принципа взаимности могли бы способствовать стимулированию деятельности WP.1. Члены WP. 1, со своей стороны, изложили мысли и предложения по следующим аспектам:

- учреждение ведущих структур по конкретным проектам;
- оказание материальной и/или экспертной поддержки в осуществлении профессиональной подготовки;
- оказание содействия в стимулировании присоединения стран к разработанным ЕЭК конвенциям и соглашениям по безопасности дорожного движения и облегчение процесса их осуществления;
- оказание поддержки в области согласования стратегий безопасности дорожного движения;
- оказание помощи в создании институциональной основы в области безопасности дорожного движения;
- совместная организация семинаров и курсов профессиональной подготовки по проблематике безопасности дорожного движения;
- оказание консультативной помощи в сборе надежных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях и в разработке четких и единообразных определений с целью учета этих статистических данных в их регионах;
- обмен опытом применения оптимальной практики;
- выбор необходимых партнеров;
- консультирование по вопросам создания эффективных систем выдачи водительских удостоверений.

42. Четыре другие региональные комиссии со своей стороны предложили следующее:

- стать региональными координационными центрами WP.1 и служить посредниками для государств, являющихся их членами;
- стимулировать распространение опыта WP.1, а также оптимальной практики среди государств, являющихся их членами;
- стимулировать заинтересованность государств, являющихся их членами, в присоединении к Венским конвенциям и другим конвенциям и соглашениям по безопасности на транспорте, разработанным ЕЭК;
- стимулировать в регионах усилия по созданию в своих рамках по примеру WP.1 аналогичных правовых органов, с тем чтобы содействовать как можно большему согласованию соответствующих предписаний между государствами, являющимися их членами;
- осуществлять двустороннюю деятельность, в рамках которой они могли бы играть координационную роль.

43. Кроме того, эти региональные комиссии заявили, что они весьма заинтересованы в получении таких дидактических материалов для профессиональной подготовки, касающихся, в частности, двухколесных транспортных средств, как, например, материалы, упомянутые ФЕМА. И наконец, соответственно ЭСКАТО и ЭКЗА пригласили WP.1 принять участие в их совещаниях в Бангкоке и Сантьяго-де-Чили.

44. Председатель WP.1, со своей стороны, пригласил эти комиссии принять участие в будущей деятельности WP.1 и подчеркнул, что обновляемые в настоящее время сводные резолюции СР.1 и СР.2 послужат средством распространения информации об оптимальной практике и что в рамках этой деятельности будут учтены потребности стран с переходной экономикой.

45. После этих выступлений д-р Этьен Крюг, являющийся директором Отдела профилактики насилия и ранений ВОЗ, отметил, что Всемирная ассамблея здравоохранения на своей пятьдесят восьмой сессии (резолюция от 22 мая 2004 года) приняла роль координатора по вопросам безопасности дорожного движения в рамках Организации Объединенных Наций, возложенную на ВОЗ в силу резолюции 58/289. Он добавил, что его Организация никогда не стремилась к тому, чтобы играть такую роль, но готова выполнять эту задачу бок о бок. Он сообщил, что с целью осуществления этой резолюции Генеральной Ассамблеи 1 октября в штаб-квартире ВОЗ будет проведено совещание по вопросу об определении основы для такого сотрудничества, а также его целей и прогнозируемых результатов. В этой связи он отметил, что подобное

сотрудничество направлено на обеспечение синергического эффекта усилий, предпринимаемых участвующими организациями в своей соответствующей отрасли, и никоим образом не нацелено на вмешательство в осуществляемую ими до сих пор деятельность, а также в ту деятельность, которую они должны выполнять и впредь. Со своей стороны, ВОЗ обратит внимание, среди прочего, на проблему усовершенствования механизма сбора данных о дорожной безопасности и на улучшение деятельности спасательных служб, оказывающих помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий. И наконец, он отметил, что, в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи, ВОЗ должна представить Генеральной Ассамблее доклад в 2005 году.

46. Д-р Джеффри Рандж, являющийся управляющим Национальной администрации безопасности дорожного движения Соединенных Штатов Америки, поздравил WP.1 с высококачественным выполнением ее работы, подчеркнув, что в силу ее опыта ей предстоит сыграть определяющую роль в распространении информации об оптимальной практике в области безопасности дорожного движения. Он поблагодарил Председателя WP.1 за динамичное руководство деятельностью этой Группы и выразил удовлетворение в связи с установлением сотрудничества на всемирном уровне с ВОЗ и региональными комиссиями. Он также упомянул о различных проектах, в реализации которых его страна уже участвует посредством их финансирования либо намерена принять участие.

47. Г-н Дэвид Уард, являющийся генеральным директором Фонда ФИА, также отметил важную роль, которую должна сыграть WP.1 в распространении информации об оптимальной практике в других регионах мира, и выразил удовлетворение в связи с участием региональных комиссий в деятельности по обеспечению дорожной безопасности. Что касается вопроса о ресурсах, необходимых для повышения дорожной безопасности на мировом уровне, то он настоятельно рекомендовал делегатам связаться со своими соответствующими учреждениями, оказывающими помощь развивающимся странам.

48. Г-н Брайен Джона из Канады заявил о желании своей страны поделиться опытом в области дорожной безопасности и отметил, что цель его страны состоит в том, чтобы к 2010 году дороги в ней стали самыми безопасными в мире, а для этого необходимо добиться тридцатипроцентного снижения численности погибающих и получающих ранения в дорожно-транспортных происшествиях.

49. В заключение представитель WP.1 подчеркнул важное значение активного участия в сотрудничестве в области дорожной безопасности в рамках Организации Объединенных Наций, несмотря на недостаток имеющихся ресурсов. WP.1 решительно поддержала представителя ЭСКЗА, которая заявила, что требования о дополнительной деятельности

не совместимы с имеющимися в наличии ресурсами, объем которых сократился, и просила каждую делегацию обратить внимание своих органов власти на эту проблему, с тем чтобы ресурсы региональных комиссий больше не сокращались. В этой связи WP.1 просила КВТ добиться того, чтобы ресурсы ЕЭК ООН, выделяемые на цели дорожной безопасности, оставались на их нынешнем уровне и даже, если это возможно, были увеличены, с тем чтобы WP.1 могла выполнить мандат, предоставленный ей Генеральной Ассамблеей.

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ WP.1

Документ: TRANS/WP.1/2004/8

50. Директор Отдела транспорта представил указанный выше документ. Он уточнил, что этот документ направлен на обеспечение учета решений, принятых КВТ в резолюции № 253 (ECE/TRANS/156, приложение 2), а также ориентировок, изложенных Бюро Комитета на его совещании в июне 2004 года, и на предоставление WP.1 средств для реагирования на резолюцию 58/289 Генеральной Ассамблеи. Он указал, что в нем содержатся предложения, направленные на обеспечение доступа к участию в работе WP.1 для тех стран, являющихся Договаривающимися сторонами Венских конвенций, которые не входят в ЕЭК ООН, и предоставление им права голоса по касающимся их вопросам. Он добавил, что проконсультировался в Управлении по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, которое подтвердило, что эти два предложения требуют предварительного одобрения со стороны ЕЭК, поскольку они выходят за рамки пунктов 8 и 11 Положения о круге ведения ЕЭК.

51. С учетом этого заявления, а также итогов дискуссий, проведенных с другими региональными комиссиями, WP.1 после продолжительного обсуждения данного вопроса высказалась за открытие доступа к участию в ее работе и предоставление права голоса. Она просила КВТ поддержать этот подход и в том случае, если он согласится с этим, обратиться к ЕЭК с соответствующей просьбой.

52. Рабочая группа в общих чертах рассмотрела проект положения о круге ведения и правил процедуры, подготовленный секретариатом (TRANS/WP.1/2004/8). В ходе его обсуждения были внесены некоторые предложения. Вместе с тем в свете предлагаемых с учетом новой роли WP.1 изменений Рабочая группа сочла преждевременным обсуждать положение о круге ведения и правила процедуры. Решив снять с рассмотрения устаревший документ TRANS/WP.1/2004/8, она поручила секретариату подготовить к сорок шестой сессии либо к сорок седьмой сессии (если это окажется невозможным сделать к сорок шестой) новый документ, отражающий итоги обсуждения этого вопроса.

ОЦЕНКА ИТОГОВ ЧЕТВЕРТОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК И ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА ПО ВОПРОСУ ОБ АГРЕССИВНОМ СТИЛЕ ВОЖДЕНИЯ (*пункт 7 повестки дня*)

Документ: TRANS/WP.1/2004/15

53. Рабочая группа приняла к сведению итоги семинара по вопросу об агрессивном поведении на дорогах, состоявшегося 5 апреля 2004 года в Женеве (TRANS/WP.1/2004/15). Она просила секретариат подготовить вопросник по оценке итогов четвертой Недели безопасности дорожного движения, который следует как можно скорее направить государствам-членам. Она поручила небольшой группе, учрежденной с целью подготовки семинара (Франция, Швейцария, ЕКМТ, секретариат), рассмотреть вопрос о последующей деятельности в контексте этого семинара, произвести предварительную оценку ответов на вопросник и представить ей предложения не позднее чем к сорок седьмой сессии.

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (*пункт 8 повестки дня*)

54. Государствам-членам было предложено **до конца декабря 2004 года** сообщить в секретариат о любых изменениях, которые надлежит внести в документ TRANS/WP.1/80/Rev.2 и которые касаются национальных предписаний по безопасности дорожного движения для подготовки к следующей сессии документа TRANS/WP.1/80/Rev.3. В этой связи Дания указала, что максимальная скорость на ее автомагистралях была увеличена со 110 до 130 км/ч. Делегация Польши отметила, что скорость движения в пределах города была снижена до 50 км/ч, однако в ночное время с 23 часов до 5 часов утра допускается движение со скоростью 60 км/ч. И наконец, делегат от Российской Федерации указал, что если в его стране у водителя в крови будет выявлено наличие алкоголя, то этот водитель может быть лишен водительских прав на срок от полутора до двух лет.

55. Секретариат сообщил Рабочей группе о том, что перечень кампаний по безопасности дорожного движения, проведенных в странах - членах ЕЭК ООН в 2003 году, будет предоставлен в распоряжение делегаций к следующей сессии. В этой связи было отмечено, что страны, которые не передали свою информацию, могут сделать это **до конца декабря 2004 года**.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (*пункт 9 повестки дня*)

56. Рабочая группа вновь избрала г-на Бернара Периссе (Швейцария) Председателем, а г-на Александра Якимова (Российская Федерация) и г-на Дана Линка (Израиль) заместителями Председателя своих сессий в 2005 и 2006 годах.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (*пункт 10 повестки дня*)

57. Делегация Бельгии сообщила WP.1 о том, что в этой стране был введен новый знак, запрещающий использование устройства автоматического поддержания скорости движения ("cruise control"), и что это решение было принято после многочисленных дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых транспортных средств, вызванных тем обстоятельством, что водители не успевали вовремя отключить это приспособление. Некоторые делегации выразили сомнения в отношении уместности такого знака, смысл которого не всегда будет легко понять лицам, не говорящим на английском языке. Упор был сделан на необходимости профессиональной подготовки лиц, пользующихся приспособлением такого типа. После обсуждения этого вопроса WP.1 обратилась к тем странам, которые хотели бы, чтобы он был всесторонне рассмотрен Рабочей группой, с просьбой передать в секретариат **до конца декабря 2004 года** свои предложения, а также всю дополнительную информацию, свидетельствующую о масштабах данной проблемы.

58. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее сорок шестая и сорок седьмая сессии состоятся соответственно 14-16 марта 2005 года и 13-16 сентября 2005 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ

59. Группа утвердила перечень решений, принятых на ее сорок пятой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

Дорожный знак, обозначающий автозаправочные станции, продающие топливо, не содержащее серы

Не позднее 1 января 2005 года во всех государствах - членах ЕС будет введено топливо, не содержащее серы, а с 1 января 2009 года никакое бензиновое и дизельное топливо, продаваемое в рамках Европейского союза, вообще не будет содержать серы.

С учетом того, что в настоящее время это топливо имеется не на всех автозаправочных станциях, важно указывать автомобилистам автозаправочные станции, где его можно приобрести. В этой связи при использовании обозначения, указывающего на наличие на автозаправочной станции топлива, не содержащего серы, рекомендуется отдавать предпочтение знаку, приведенному ниже.

Этот знак состоит из нынешнего обозначения автозаправочной станции черного цвета и такого же обозначения, но оранжевого цвета на заднем плане, сдвинутого по диагонали вправо.

