



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/98
18 April 2005

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 ШЕСТОЙ СЕССИИ
(14-16 марта 2005 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

| | <u>Пункты</u> |
|---|---------------|
| Участники | 1 - 3 |
| Введение | 4 |
| Утверждение повестки дня | 5 - 6 |
| Утверждение доклада о работе сорок пятой сессии | 7 |
| Сообщения | 8 - 16 |
| 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 | 17 - 18 |
| Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) | |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <u>Пункты</u> |
|---|---------------|
| a) Безопасность в туннелях | 19 - 21 |
| b) Осмотры на дорогах | 22 |
| c) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя, наркотиков и медикаментов | 23 |
| d) Повышение безопасности лиц, передвигающихся на мотоциклах и мопедах | 24 - 25 |
| e) Более широкое использование ремней безопасности | 26 - 27 |
| f) Обгон | 28 - 29 |
| g) Правила и знаки для пешеходов | 30 |
| h) Водительские удостоверения в соответствии с Конвенцией 1949 года | 31 - 32 |
| i) Изменение структуры сводных резолюций СР.1 и СР.2 | 33 - 36 |
| Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) | |
| j) Знаки с изменяющимся сообщением | 37 - 38 |
| k) Новые знаки, обозначающие заправочные станции, продающие сжатый природный газ (СПГ) | 39 - 41 |
| Последующая деятельность в контексте резолюций Генеральной Ассамблеи о безопасности дорожного движения | 42 - 43 |
| Положение о круге ведения и правила процедуры | 44 |
| Оценка итогов четвертой Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК и последующая деятельность в контексте семинара по вопросу об агрессивном стиле вождения | 45 - 46 |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <u>Пункты</u> |
|--|---------------|
| Сбор и распространение информации | 47 - 49 |
| Прочие вопросы | 50 - 53 |
| Утверждение решений | 54 |
| Приложение к докладу (Правила, касающиеся туннелей, для включения в проект СР.1 с измененной структурой) | |

ДОКЛАД

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою сорок шестую сессию в Женеве 14-16 марта 2005 года под председательством г-на Бернара Периссе (Швейцария). В ней участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Армении, Венгрии, Германии, Грузии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Кыргызстана, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Узбекистана, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.
2. 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) 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 федерация пешеходов (МФП), 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 "Лазер-Европа".

ВВЕДЕНИЕ

4. Председатель приветствовал всех участников и пожелал г-ну Полу Уайту из МСАТ счастья и здоровья после выхода на пенсию. Он поблагодарил г-на Капела Феррера за его активное участие в работе над вопросами безопасности дорожного движения, а также Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и его Председателя за их поддержку деятельности WP.1.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*пункт 1 повестки дня*)

Документ: TRANS/WP.1/97

5. Повестка дня была утверждена.

6. Ввиду того, что перед началом сессии Рабочей группы большинства документов не имелось в наличии на русском языке, делегация Российской Федерации просила принять необходимые меры во избежание в будущем подобных задержек, пагубно сказывающихся на ходе работы WP.1.

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

Документ: TRANS/WP.1/96

7. Доклад (TRANS/WP.1/96) был утвержден без изменений. Вместе с тем в пункте 21 текста на английском языке значение 40 км/ч надлежит заменить на 45 км/ч.

СООБЩЕНИЯ (*пункт 3 повестки дня*)

а) Секретариат

8. Директор Отдела транспорта приветствовал присутствие представителей Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана в качестве участников работы WP.1, что стало возможным благодаря программе содействия участию стран Средней Азии и Закавказья, реализуемой ЕЭК ООН при финансовой поддержке со стороны Европейского союза. Он также поблагодарил Фонд ФИА за его финансовую поддержку, благодаря которой представители региональных комиссий смогли участвовать в сессии WP.1 и во втором координационном совещании с участием ВОЗ, которое состоится после сессии WP.1.

9. Директор Отдела транспорта также проинформировал WP.1 о решениях, принятых Комитетом по внутреннему транспорту и Европейской экономической комиссией. При этом он указал, что вопросы транспорта и охраны окружающей среды относятся к числу признанных высокоприоритетных направлений деятельности в рамках программы работы ЕЭК ООН. Он отметил, что в свете изменений, наблюдаемых на европейском уровне, Комиссия спонсировала подготовку всеобъемлющего доклада о положении дел в ЕЭК ООН и что в настоящее время проводится его оценка посредством вопросника, разосланного правительствам. В этой связи он предложил делегациям связаться с

соответствующими органами власти в своих странах, с тем чтобы обратить их внимание на важное значение деятельности ЕЭК в области транспорта.

10. В связи с предложением разрешить участвовать в деятельности Рабочей группы Договаривающимся сторонам Венских конвенций, не являющихся членами ЕЭК, WP.1 приняла к сведению, что на своей шестидесятой сессии ЕЭК рекомендовала таким Договаривающимся сторонам участвовать в работе Группы, однако в ЕЭК не было достигнуто консенсуса по вопросу о предоставлении этим странам права голоса. Вместе с тем данный вопрос подлежит дальнейшему изучению.

11. WP.1 была также проинформирована о процессе развития сотрудничества с ВОЗ, региональными комиссиями и другими партнерами в рамках последующей деятельности по выполнению резолюции A/RES/58/289 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

12. WP.1 просили изучить предложение, поддержанное Фондом ФИА, об организации пятой Недели безопасности дорожного движения в 2007 году, а не в 2008 году, и ее проведении во всемирном масштабе. WP.1 также просили рассмотреть вопрос о возможной теме этой кампании. Что касается Фонда ФИА, то он предложил уделить основное внимание в ходе данного мероприятия детям и молодым водителям.

13. В рамках совещания "за круглым столом", которое будет организовано в следующем году в ходе сессии КВТ и которое будет посвящено теме безопасности на транспорте, WP.1 было предложено ускорить работу в этой области и рассмотреть возможность содействия изучению взаимосвязи между аспектами общей и эксплуатационной безопасности.

b) Председатель WP.1

14. Председатель WP.1 проинформировал делегатов о возможности будущего преобразования небольшой группы по правовым вопросам в специальную группу, что тем самым позволит ей пользоваться переводческими услугами. Он упомянул о том, что КВТ уже дал свое принципиальное согласие, однако окончательное решение должна принять WP.1.

c) Деятельность различных организаций

15. Представитель ИСО заявил, что отныне его организация желает принимать непосредственное участие в работе WP.1. Он проинформировал Рабочую группу об итогах рабочего совещания МСЭ/ИСО, посвященного "интеллектуальным" транспортным

средствам, которое состоялось в марте 2005 года (см. вебсайт <http://www.itu.int/ITU-T/worksem/ict-auto/index.html>), а также о ходе подготовки к еще одному рабочему совещанию ИСО по системам распределения топлива на базе природного газа и водорода, которое представляет интерес для WP.1. Он приветствовал проведение в ходе следующей сессии КВТ совещания "за круглым столом" по теме безопасности на транспорте. Он заявил, что в настоящее время ИСО занимается разработкой спецификации "Система управления безопасностью транспортной цепочки", имеющей обозначение ISO/PAS 28000.

16. Во время женевского автомобильного салона Фонд ФИА объявил о начале проведения в сотрудничестве с корпорацией "Бриджстоун" кампании "Прежде чем сесть за руль - всегда думай". Эта кампания, рассчитанная на три года, будет развернута в 2005 году в Африке, в 2006 году - на американских континентах и в 2007 году - в Китае. В рамках кампании основной акцент будет сделан на таких важных аспектах, как использование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и правильный выбор шин, и она будет широко рекламироваться во время различных гран-при "Формулы 1".

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)

Документ: TRANS/WP.1/2005/11

17. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) запросил мнение WP.1 относительно совместимости с положениями Венской конвенции о дорожном движении двух указанных ниже проектов систем, подробно рассматриваемых в документе TRANS/WP.1/2005/11:

- устройств освещения и световой сигнализации, которые направлены на внесение в Правила ЕЭК № 48 новых положений об автоматическом включении сигнала предупреждения об опасности и об указании аварийного торможения;
- дезактивационных систем транспортных средств, которые после приведения в действие предназначены для недопущения или ограничения возможности движения транспортного средства с использованием его собственного двигателя.

18. WP.1 поручила группе по правовым вопросам изучить данную проблему и проинформировать ее на следующей сессии об итогах проведенных обсуждений.

Представитель Германии подчеркнул настоятельную необходимость решения этих вопросов, в особенности вопроса о дезактивационных системах, о внедрении которых было объявлено в контексте мероприятий по обеспечению безопасности.

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ СР.1 И СР.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.1/2005/1 и TRANS/WP.1/2005/10

19. В процессе рассмотрения пункт за пунктом предложений, подготовленных небольшой группой по безопасности в туннелях и содержащихся в документе TRANS/WP.1/2005/1, Рабочая группа приняла следующие решения:

Пункт 2.5: Ввиду отдельных неточностей, отмеченных в тексте на русском языке, делегации Российской Федерации было предложено препроводить в секретариат необходимые исправления.

Пункт 2.5.2:

- Второй абзац: закрыть скобку в конце фразы на всех трех языках.
- Четвертый абзац, первый подпункт, второе предложение: слова "в нормальных условиях" заменить словами "при нормальных условиях движения".
- Четвертый абзац, второй подпункт, первое предложение: ввиду отдельных неточностей, отмеченных в тексте на русском языке, делегации Российской Федерации было предложено препроводить в секретариат необходимые исправления.
- Пятый абзац: заменить существующий текст следующей фразой:

"Кроме того, обгон в туннелях с двумя или более полосами движения в одном направлении может быть запрещен водителям большегрузных транспортных средств, если компетентные органы сочтут это необходимым, в частности, исходя из анализа факторов риска".

Пункт 2.5.3: WP.1 приняла измененный текст этого пункта, подготовленный в ходе сессии небольшой группой по безопасности в туннелях. Он фигурирует в сводном тексте, содержащемся в приложении 1 к настоящему докладу, в котором отражены все согласованные изменения и поправки.

Пункт 5.1.2: WP.1 указала, что заголовок данного пункта подлежит изменению в контексте общего пересмотра СР.1.

Пункт 5.1.2.3: В первом предложении слово "должны" заменить словом "следует" (тексты на русском и французском языках).

20. WP.1 рассмотрела предложение Соединенного Королевства, внесенное в ходе сессии представительницей этой страны и касающееся дорожных знаков для перевозок опасных грузов в туннелях (TRANS/WP.1/2005/10). Это предложение направлено на пересмотр существующего толкования знака С, 3 h, фигурирующего в пункте 1.11 Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (документ TRANS/SC.1/295/Rev.3), и на введение толкования знаков D, 10 a, b и c. Представительница Соединенного Королевства далее указала, что она снимает свое предложение относительно знака С, 3 n. Секретарь Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) напомнил, в каком историческом контексте были подготовлены эти предложения, основанные на наработках ОЭСР и ПМАДК. Он заявил, что, опираясь на эти предложения, WP.15 выявила применительно к ДОПОГ пять групп опасных грузов - А, В, С, D и Е - и что включение их в ДОПОГ представляется целесообразным только при условии одновременного введения надлежащих дорожных знаков. Он добавил, что эти изменения к ДОПОГ могли бы вступить в силу с 1 января 2007 года при условии их препровождения в Нью-Йорк до июля 2006 года; это означает, что они должны быть окончательно утверждены WP.15 самое позднее к концу 2005 года.

21. WP.1 поручила группе по правовым вопросам изучить предложения Соединенного Королевства и в особенности рассмотреть вопрос об их совместимости с положениями Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющего ее Европейского соглашения, а также СР.2 в нынешней редакции, и сообщить на ее следующей сессии об итогах проведенных обсуждений. Делегатам было предложено связаться тем временем в своих странах с экспертами по опасным грузам и дорожным знакам и сигналам, чтобы обеспечить возможность принятия решения по данному вопросу на сорок седьмой сессии WP.1 и формулирования соответствующих четких указаний для WP.15.

b) Осмотры на дорогах

Документ: TRANS/WP.1/2004/14/Rev.1

22. Ввиду отсутствия перед началом сессии вышеуказанного документа на русском языке рассмотрение данного пункта было перенесено на сорок седьмую сессию WP.1.

c) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя, наркотиков и медикаментов

23. Небольшой группе в составе Италии (Председатель), Румынии, США, Финляндии и ВОЗ было предложено ускорить работу и представить проект вопросника к следующей сессии. Представитель Европейской комиссии пригласил членов небольшой группы и Председателя WP.1 принять участие в совещании по вопросу о физической пригодности к управлению транспортными средствами, которое состоится в Брюсселе 27 и 28 апреля 2005 года. Далее он напомнил о текущих исследованиях по данной тематике, проводимых в рамках Европейского союза (см. доклад TRANS/WP.1/96, пункт 19). Небольшой группе также было предложено активизировать одновременно работу над текстом, подлежащим включению в СР.1, используя в качестве основы рекомендацию по управлению транспортными средствами под воздействием алкоголя (TRANS/SC.1/336/Rev.1) от 13 марта 1989 года.

d) Повышение безопасности лиц, передвигающихся на мотоциклах и мопедах

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

24. WP.1 просила небольшую группу в составе Соединенных Штатов Америки (Председатель), ФЕМА, МАЗМ и МФМ ускорить работу по завершению подготовки двух проектов вопросников, содержащихся в указанных выше документах. Представительница Соединенных Штатов заявила, что она намерена передать в секретариат окончательные тексты вопросников в апреле 2005 года.

25. Сразу же по получении пересмотренных вопросников секретариат обеспечит их перевод, чтобы разослать их всем странам-членам ЕЭК ООН до начала лета 2005 года. Представители других региональных комиссий были уведомлены о том, что им также будут направлены для распространения в их странах-членах эти вопросники, равно как и вопросник по ремням безопасности.

е) **Более широкое использование ремней безопасности**

Документ: TRANS/WP.1/2004/7/Rev.2

26. Секретариат представил краткое сообщение относительно полученных ответов на вопросник по использованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств (TRANS/WP.1/2004/7/Rev.2), который был распространен в декабре 2004 года. Странам, которые еще не ответили на него, было предложено как можно скорее сделать это.

27. Представительница ЭСКЗА заявила, что вопросник был переведен на арабский язык и что ответы, уже полученные от Иордании, Ливана и Сирии, будут в свою очередь переведены на английский язык в порядке обеспечения возможности работать с ними. Представитель ЭКЛАК сообщил, что вопросник только недавно был переведен на испанский язык и пока еще не распространен среди стран-членов. Представитель ЭКА проинформировал Рабочую группу, что вопросник был распространен среди стран-членов.

f) **Обгон**

Документ: TRANS/WP.1/2005/3

28. WP.1 поблагодарила небольшую группу (Польша, Российская Федерация (Председатель), Румыния, Эстония и ФЕМА) за улучшения и уточнения, внесенные в вопросник по обгонам (TRANS/WP.1/2005/3). После проведенного рассмотрения она утвердила следующие изменения (выделены подчеркиванием):

- **Вопрос I**, изменить вводное предложение следующим образом:

"I. Имеются ли в национальном законодательстве следующие определения:
....."

- Изменить нумерацию 1, 2, 3 на I.1, I.2, I.3.

- **Вопрос I.3** изменить следующим образом: "Ситуация, оговоренная в статье 11.6 а) Венской конвенции о дорожном движении?"

Если "Да", то приведите определение и используемое выражение:

.....
....."

- Изменить нумерацию 4 на II.
- Изменить формулировку **нового Вопроса II** следующим образом:
"Применяются ли знаки C, 13aa, C, 13ab «Обгон запрещен» и C, 13ba, C, 13bb «Обгон грузовым транспортом запрещен» на дорогах с двумя и более полосами движения транспорта в одном направлении?"
- Изменить нумерацию II на III.
- **В новом Вопросе III:** Исключить конец предложения, начиная со слов "... и последующее внесение в связи с этим изменений в другие статьи Конвенции ...", а также всю последнюю часть вопросника после ответов "да/нет".

29. Чтобы не тратить время на перевод Российской Федерации было предложено направить в секретариат исправленный текст вопросника на английском языке.

g) Правила и знаки для пешеходов

Документ: TRANS/WP.1/2005/4

30. WP.1 поблагодарила небольшую группу, учрежденную для внесения предложений относительно будущей работы над правилами и знаками для пешеходов (Израиль, Нидерланды, ГПСБДД и МФП под председательством МФП), за подготовленный проект вопросника. В процессе рассмотрения этого проекта по нему был высказан ряд замечаний, в частности в отношении пунктов A.1 (неясно сформулированный вопрос), C.1, C.2 и D.1 (возникновение затруднений при ответе на вопросы). Было предложено добавить вопросы, касающиеся обучения и подготовки детей. Выступая от имени небольшой группы, ее Председатель заявил, что он в максимальной мере учтет высказанные замечания и что пересмотренный проект будет препровожден секретариату до 15 июня 2005 года, что является крайним сроком для направления документов, принимая во внимание 10-недельный период перед началом каждой сессии, установленный для обеспечения перевода представляемой документации. В своем заключительном слове по данной теме Председатель WP.1 напомнил, что цель вопросника заключается прежде всего в содействии выработке рекомендаций, которые впоследствии нашли бы отражение в пересмотренной CP.1, и что при составлении вопросов эту цель не следует упускать из виду. Он также обратил внимание Председателя небольшой группы на то, что в 1998 году Совет министров ЕКМТ принял рекомендации, касающиеся пешеходов, которые в 2000 году были включены в публикацию, посвященную безопасности уязвимых пользователей дороги. Со своей стороны, секретариат напомнил, что на своей тридцать шестой сессии (документ TRANS/WP.1/76 от 4 мая 2001 года) WP.1 уже приняла целый ряд положений, касающихся пешеходов, которые небольшой группе также надлежит принять во внимание.

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

Документы: TRANS/WP.1/2005/5 и неофициальный документ сессии

31. WP.1 была проинформирована секретариатом о том, что после распространения в начале августа 2004 года вопросника с целью выяснения, с одной стороны, намерений Договаривающихся сторон Конвенции 1949 года, которые еще не присоединились к Конвенции 1968 года о дорожном движении, и, с другой стороны, получения информации о выдаче водительских удостоверений в их странах, ответы поступили от восьми стран, пять из которых уведомили о своем намерении присоединиться к Венской конвенции. Резюме полученных ответов было представлено делегатам в виде неофициального документа. Ввиду весьма ограниченного числа полученных ответов секретариат заявил, что он намерен еще раз распространить этот вопросник через региональные комиссии.

32. Представитель Российской Федерации, выступая от имени небольшой группы (Испания, Португалия, Российская Федерация (Председатель) и МАЗМ), которой было поручено заняться изучением проблем, связанных с различиями в требованиях, предъявляемых Конвенциями 1949 и 1968 годов в отношении водительских удостоверений, обрисовал проблематический контекст и представил предложения по поправкам к Конвенции 1949 года, содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2005/5. Ввиду комплексного характера данной темы WP.1 просила группу по правовым вопросам провести первый анализ предложений и представить свои выводы на ее сорок седьмой сессии.

i) **Изменение структуры сводных резолюций CP.1 и CP.2**

Документы: TRANS/WP.1/2005/2, TRANS/WP.1/2004/10, TRANS/WP.1/2004/17, TRANS/WP.1/2005/8

33. Председатель WP.1 напомнил о том, что Рабочая группа с удовлетворением восприняла новый проект изменения структуры CP.1 (TRANS/WP.1/2004/10), предложенный небольшой группой, учрежденной с этой целью (Франция (Председатель), Швейцария, МОПДТП, секретариат). Он 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, и что к следующей сессии WP.1 небольшой группой будут подготовлены соответствующие предложения. Он также отметил необходимость дополнения CP.1 или усовершенствования ее текста в таких аспектах, как "ремни безопасности", "алкоголь", "пешеходы", "двухколесные механические транспортные средства", "осмотры на дорогах" и "скорость". Он напомнил, что намеченная цель состоит в распространении пересмотренной CP.1 к следующей Неделе безопасности дорожного движения, которая

запланирована на 2007 год (см. пункты 42 и 43). В порядке соблюдения этого графика он вновь подчеркнул необходимость ускорения небольшой группой темпов ее работы как постоянного условия достижения данной цели.

34. WP.1 отложила до своей следующей сессии рассмотрение предложения, касающегося содержимого автомобильной медицинской аптечки (TRANS/WP.1/2004/17), которое, после его принятия, заменит положения CP.1 в нынешней редакции.

35. Представитель ЕФЖДТП высказал просьбу (TRANS/WP.1/2005/2) относительно отражения в CP.1 мысли о том, что обучение детей не должно ни предполагать, ни признавать их правовую ответственность, равно как не должно освобождать взрослых от их правовой ответственности.

36. Представитель Фонда ФИА со ссылкой на проблемы, с которыми сталкиваются автомобилисты, приезжающие в некоторые страны, где предъявляется требование о наличии на борту транспортного средства светоотражающих жилетов (TRANS/WP.1/2005/8), обратился с просьбой предпринять усилия по обеспечению согласования соответствующих предписаний. Секретариат объявил о своем намерении оперативно подготовить вопросник по данной теме, а также по другим устройствам или приспособлениям (предупреждающий треугольник, аптечка первой медицинской помощи, огнетушитель), наличие которых на борту транспортных средств может предписываться в различных странах. Представитель Европейской комиссии заявил, что от участников дорожного движения в адрес Комиссии поступают многочисленные жалобы в этой связи, и подчеркнул важное значение достаточно заблаговременного информирования иностранных автомобилистов всеми эффективными способами о случаях, когда страна принимает решение ввести правила такого рода. Он добавил, что WP.1 целесообразно было бы дать соответствующее юридическое толкование по этому вопросу в контексте Венской конвенции о дорожном движении.

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

ј) Знаки с изменяющимся сообщением

Документы: TRANS/WP.1/2004/13, TRANS/WP.1/2005/6

37. Испания, выступая от имени небольшой группы (Германия, Испания (председатель), Нидерланды и Франция) по вопросу о знаках с изменяющимся сообщением (ЗИС), представила рекомендации этой группы, содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2005/6. Было предложено включить в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах положения, касающиеся ЗИС, в том числе определение таких знаков, добавить в Конвенцию перечень этих знаков наряду с перечнем новых обозначений и пиктограмм, которые могут использоваться на ЗИС, и установить правила в отношении степени

приоритетности обозначений и сообщений на ЗИС по сравнению с существующими стационарными знаками, а также в отношении содержания и структуры сообщений для использования на ЗИС.

38. WP.1 поблагодарила небольшую группу за проделанную ею прекрасную работу. В свете замечаний, высказанных, среди прочего, по поводу определений, области применения ЗИС, проблемы установления степени приоритетности сообщений, световой интенсивности, трудности с пониманием значения отдельных знаков, связи между сообщением на ЗИС и расстоянием до места возникновения нештатной дорожной ситуации, необходимости учесть также предложения специальной группы экспертов по туннелям (документы TRANS/AC.7/9 и TRANS/AC.7/9/Corr.1; последний касается только текста на французском языке) и т.д., WP.1 поручила небольшой группе доработать свои предложения. Делегатам же было предложено связаться с экспертами по ЗИС в своих странах и направить их вопросы и замечания по электронной почте Председателю небольшой группы не позднее мая 2005 года, чтобы группа могла подготовить новый проект к сорок седьмой сессии WP.1.

к) **Новые знаки, обозначающие заправочные станции, продающие сжатый природный газ (СПГ)**

Документы: TRANS/WP.1/2005/7, TRANS/WP.1/2004/16

39. На своей сорок пятой сессии WP.1 высказалась против использования знака, предлагаемого ЕГМА, и странам, выступающим против введения этого знака, было предложено представить к ее сорок шестой сессии новые предложения по знаку, содержащему иные обозначения.

40. После рассмотрения предложения, представленного совместно Германией и Швейцарией (TRANS/WP.1/2005/7), WP.1 согласилась ввести для обозначения заправочных станций, продающих сжатый природный газ, новый знак синего цвета, представляющий собой изображение газораздаточной колонки на заднем фоне символа черного цвета, обозначающего заправочную станцию, на базе существующего знака F 4. Вместе с тем, в свете замечаний, высказанных в отношении возможности использовать тот же символ и для сжиженного нефтяного газа (СНГ), но за счет добавления аббревиатур CNG или LPG (СПГ или СНГ), Председатель WP.1 предложил делегатам рассмотреть к будущей сессии следующие вопросы:

- целесообразно ли проставлять на символе какие-либо аббревиатуры?

- если "да", то должны ли допускаться аббревиатуры только на каком-либо одном языке или же в дополнение к ним либо вместо них могут использоваться национальные аббревиатуры?
- целесообразно ли использовать один и тот же знак синего цвета для СПГ и СНГ?
- если "да", то каким образом их можно различать в отсутствие буквенных обозначений?

41. Представители Швейцарии и Португалии заявили, что синий цвет уже используется в их странах. По мнению представителя ЕГМА, принять решение относительно СНГ в отсутствие информации о том, какую позицию занимают предприятия отрасли по данному вопросу, представляется затруднительным. Поэтому он предложил довести до их сведения суть вопроса, чтобы к следующей сессии они могли сообщить свою точку зрения.

ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕЗОЛЮЦИЙ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

(пункт 6 повестки дня)

42. Председатель WP.1 проинформировал ее о деятельности, которая была проведена или которую планируется провести в качестве последующих мероприятий в контексте резолюции A/RES/58/289 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире. Рабочая группа единодушно признала, что ЕЭК ООН следует отреагировать на эту резолюцию четким заявлением о твердой решимости добиваться ее выполнения. Поэтому было решено провести пятую Неделю безопасности дорожного движения не в 2008, а в 2007 году, и придать этому мероприятию глобальный характер. Представители ЭКА, ЭКЛАК и ЭСКЗА безоговорочно поддержали решение о таком расширении сферы охвата и заявили, что они приложат все силы для популяризации данной идеи среди своих стран-членов. В свете предложения Фонда ФИА, WP.1 также решила акцентировать в рамках следующей Недели внимание на проблеме молодых участников дорожного движения, в том числе молодых водителей. По общему мнению, данная тема является достаточно широкой и гибкой, и рассмотрение ее отвечает различным потребностям стран и регионов.

43. Председатель WP.1 приветствовал решения Рабочей группы и поблагодарил представителей региональных комиссий за их активную поддержку и их готовность к сотрудничеству. Он отметил, что в связи с принятием таких решений предстоит провести

весь объем работы, связанной с подготовкой и доработкой, и что важное значение в плане организации этой Недели имеет сотрудничество с ВОЗ.

ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ

(пункт 7 повестки дня)

Документ: TRANS/WP.1/2004/8/Rev.1

44. Принимая во внимание решения, принятые на шестидесятой сессии ЕЭК (см. пункт 10 выше), рассмотрение данного пункта было перенесено на сорок седьмую сессию WP.1. Председатель WP.1 заявил, что он совместно с секретариатом изучит вопрос об изменениях и уточнениях, которые следует внести в проект, содержащийся в указанном выше документе.

ОЦЕНКА ИТОГОВ ЧЕТВЕРТОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК И ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ СЕМИНАРА ПО ВОПРОСУ ОБ АГРЕССИВНОМ СТИЛЕ ВОЖДЕНИЯ *(пункт 8 повестки дня)*

45. На своей сорок пятой сессии Рабочая группа поручила секретариату подготовить вопросник для оценки итогов четвертой Недели безопасности дорожного движения (5-11 апреля 2004 года). Секретариат сообщил о том, что после распространения вопросника в январе 2005 года ответы были получены от 17 стран; странам же, которые еще не представили своих ответов, было предложено в кратчайшие возможные сроки сделать это, с тем чтобы к следующей сессии WP.1 можно было подготовить максимально полную подборку.

46. Небольшой группе, учрежденной для оказания помощи в подготовке четвертой Недели безопасности дорожного движения (Испания, Нидерланды, Франция, Швейцария, ЕКМТ и секретариат), было поручено рассмотреть вопрос о том, какие последующие мероприятия следует провести в контексте семинара по вопросу об агрессивном стиле вождения, состоявшегося 5 апреля 2005 года, в частности в плане выработки рекомендаций, которые было бы целесообразно отразить в СР.1, и произвести предварительную оценку ответов на вопросник.

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (пункт 9 повестки дня)

Документы: TRANS/WP.1/80/Rev.3 и неофициальный документ сессии, TRANS/WP.1/2005/9 и Add.1, TRANS/WP.1/2005/12

47. Секретариат проинформировал делегатов о том, что их вниманию предлагается документ TRANS/WP.1/80/Rev.3, отражающий последние изменения национальных требований в отношении безопасности дорожного движения, и что поправки, представленные Люксембургом и Францией, которые были получены с большим запозданием, отражены в отдельном неофициальном документе. В порядке обеспечения возможности для обновления на постоянной основе документа TRANS/WP.1/80, чтобы он мог служить в качестве справочного, делегатам было предложено направлять в секретариат те поправки к их правилам, которые затрагивают действие упомянутых в таблицах предписаний.

48. Секретариат также проинформировал делегатов о том, что после рассылки в 2004 году вопросника относительно кампаний по безопасности дорожного движения, проведенных в странах-членах ЕЭК ООН в 2003 году, им были подготовлены документы, содержащие резюме полученных ответов (TRANS/WP.1/2005/9 и Add.1).

49. Рабочая группа приняла к сведению новые требования по безопасности дорожного движения, введенные в Латвии (TRANS/WP.1/2005/12).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 10 повестки дня)

50. Вопрос о согласовании законодательных положений, касающихся обязательного надевания светоотражающих жилетов при покидании транспортного средства в случае поломки или аварии (TRANS/WP.1/2005/8), освещается в пункте 36 настоящего доклада.

51. Представительница Фонда ФИА проинформировала Рабочую группу об опубликовании под эгидой ее организации справочника по ремням безопасности, составленного в виде пособия, и заявила, что это издание с прилагаемым к нему КД ПЗУ предназначено главным образом для стран с переходной экономикой и призвано стимулировать использование в них ремней безопасности. Экземпляры справочника были предложены вниманию делегатов в ходе сессии.

52. Представитель "Лазер-Европа" проинформировал WP.1 об организации 4-8 июля 2005 года в Париже второго летнего Университета по безопасности дорожного движения и пригласил делегатов принять в нем участие. Он указал, что это мероприятие

представляет интерес как для профессионалов, инженерных работников и студентов, так и для представителей различных государственных ведомств. Он также объявил об организации в 2006 году шестого фестиваля документальных фильмов по безопасности дорожного движения, предыдущий показ которых проходил в здании ЮНЕСКО в Париже в 2003 году. В этой связи он выразил готовность изучить возможность его организации во Дворце Наций.

53. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее сорок седьмая сессия состоится 12-15 сентября 2005 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (*пункт 11 повестки дня*)

54. Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее сорок шестой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ

Правила, касающиеся туннелей, для включения в проект СР.1 с измененной структурой (Изменения, согласованные в ходе сессии, выделены жирным шрифтом)

Глава 2. Общие правила поведения в условиях дорожного движения

2.5 Туннели (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 (вводная часть пункта С.1.1 (принципы)) и доклад TRANS/WP.1/2002/28)

Глубокий анализ происшествий на дорожной сети показывает, что дорожно-транспортное происшествие является следствием одной или более ошибок, допущенных в рамках комплексной системы, объединяющей такие элементы, как водители, транспортные средства, автодорога и прилегающая к ней местность. Однако поскольку основной причиной ДТП служит человеческая ошибка, усилия по повышению дорожной безопасности должны быть направлены в первую очередь на предотвращение таких человеческих ошибок, а также на снижение тяжести их последствий; при этом не следует забывать и о других факторах, связанных с инфраструктурой и транспортными средствами.

2.5.1 Общие правила, подлежащие соблюдению

В основном правила дорожного движения, действующие в туннелях, идентичны правилам, применяющимся на открытых дорогах, т.е. речь идет о соблюдении безопасной дистанции, ограничении предельной скорости и максимальной нагрузки, тщательном закреплении всех грузов и соответствующем предупреждении других участников дорожного движения в случае аварии или дорожного затора. Кроме того, 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.

2.5.2 Особые правила, подлежащие соблюдению

Вместе с тем ряд дополнительных правил дорожного движения, приводимых ниже, касается конкретно туннелей.

При движении в туннеле, обозначенном специальными дорожными знаками (Е 11 а), необходимо в обязательном порядке соблюдать положения статьи 25-бис Венской конвенции о дорожном движении (обязательно требуется включать огни ближнего света, запрещается останавливаться (за исключением случаев чрезвычайной ситуации), разворачиваться или двигаться 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:

- соблюдать надлежащую дистанцию (или дистанцию, предписываемую при въезде в туннель или в туннеле) 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);
- и 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.

Кроме того, обгон в туннелях с двумя или более полосами движения в одном направлении может быть запрещен водителям большегрузных транспортных средств, если компетентные органы сочтут это необходимым, в частности, исходя из анализа факторов риска.

2.5.3 Правила поведения в конкретных ситуациях

Кроме того, водителям следует соблюдать изложенные ниже правила поведения **без ущерба для дополнительных национальных предписаний (касающихся, например, оказания помощи пострадавшим, предупреждающего треугольника, жилета безопасности и т.д.)** в следующих ситуациях:

- i) В случае дорожного затора:
 - включить сигналы **предупреждения об опасности при приближении к затору**;
 - соблюдать достаточную дистанцию до впереди идущего транспортного средства, даже в случае медленного движения или остановки. В случае остановки дистанция между транспортными средствами должна составлять не менее 5 м, за исключением чрезвычайной ситуации;

- заглушить двигатель при полном прекращении движения;
 - не покидать транспортное средство, если на это не было дано указаний **со стороны компетентных органов;**
 - следить за сообщениями по радио.
- ii) В случае аварии или дорожно-транспортного происшествия с участием собственного транспортного средства:
- включить сигналы **предупреждения об опасности;**
 - **для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения по возможности** доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки;
 - **если это невозможно:**
 - **прижаться к краю дороги;**
 - заглушить двигатель;
 - покинуть транспортное средство **вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;**
 - **принять меры для защиты зоны дорожно-транспортного происшествия или аварии;**
 - обратиться за помощью, **предпочтительно** через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям.
- iii) В случае пожара с участием собственного транспортного средства:
- включить **сигналы предупреждения об опасности;**
 - **для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения по возможности** доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки;

- **если это невозможно:**
 - прижаться к краю дороги;
 - заглушить двигатель;
 - **немедленно покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;**
 - **принять меры для защиты зоны пожара;**
 - обратиться за помощью, **предпочтительно** через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям.
 - попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.
- iv) При остановке перед местом пожара на другом транспортном средстве:
 - включить **сигналы предупреждения об опасности;**
 - прижаться к краю дороги;
 - заглушить двигатель;
 - немедленно покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с **соблюдением всех необходимых мер предосторожности;**
 - попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.

См. также соответствующие рекомендации в пунктах 5.1.1.2, 5.1.2.3 и 5.2.1.3

Глава 5. Методы оказания воздействия на поведение на дороге

5.1 Обучение/профессиональная подготовка

5.1.1 Водительское удостоверение

5.1.1.2 Движение в туннелях (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и документ TRANS/WP.1/2002/28, мера 1.02)

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 Венской конвенции о дорожном движении), 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. рекомендации 2.5.1-2.5.3*).

5.1.2 Профессиональное обучение (3.1 и приложения 4, 5, 6 и 7)

5.1.2.3 Обучение

- с) (*доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и документ TRANS/WP.1/2002/28, мера 1.05*)

В программы подготовки водителей грузовых автомобилей, междугородных и городских автобусов **следует** включать конкретные аспекты правильного поведения в туннелях. Крайне важно также, чтобы водители имели знания по вопросам безопасности транспортных средств и их оборудования. В частности, все эти водители должны уметь правильно пользоваться огнетушителем. **Упомянутые аспекты безопасности следует изучать** не только в процессе первоначальной подготовки, но также на курсах повышения квалификации или переподготовки (по крайней мере каждые пять лет), которые следует настоятельно рекомендовать и широко распространять.

5.2 **Повышение уровня информированности/связь с общественностью**

- 5.2.1.3 Особый случай туннелей (*доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и документ TRANS/WP.1/2002/28 (С.1.1 (принципы) и меры 1.01-1.03)*)

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

а) 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 рекомендациях 2.5.1-2.5.3.

б) 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).
