



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/106
5 December 2006

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятидесятая сессия
Женева, 7-10 ноября 2006 года

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ О
РАБОТЕ ЕЕ ПЯТИДЕСЯТОЙ СЕССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 - 2
II. ВВЕДЕНИЕ	3
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ.....	4
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДОВ О РАБОТЕ СОРОК ВОСЬМОЙ И СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИЙ	5 - 7

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
V. 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.....	8 - 10
VI. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2)	
<u>Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)</u>	
a) Изменение структуры СР.1 и вводной части.....	11
b) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя.....	12 - 13
c) Повышение безопасности мотоциклов и мопедов.....	14 - 16
d) Ремни безопасности и детские удерживающие системы	17 - 19
e) Безопасность пешеходов	20 - 21
f) Водительские удостоверения	22 - 23
g) Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения	24 - 26
h) Использование огней в дневное время.....	27 - 28
i) Управление транспортным средством в темное время суток.....	29
j) Скорость.....	30 - 31
k) Мобильные телефоны	32

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
l) Медицинская аптечка	33
m) Безопасность детей	34
n) Специальные правила, касающиеся некоторых категорий транспортных средств.....	35
o) Обучение вождению	36
p) Реклама и безопасность дорожного движения.....	37
q) Безопасность в местах проведения дорожных работ и на месте дорожно-транспортного происшествия/аварии.....	38
r) Инфраструктура для двухколесных транспортных средств и их безопасность	39
s) Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования.....	40
t) Информация для участников дорожного движения	41
u) Предложения ЕФЖДТП	42
<u>Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)</u>	
v) Указание веломаршрутов	43
VII. ПОДГОТОВКА ПЕРВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	44 - 56
VIII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ.....	57

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>
IX. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ.....	58
X. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ	59

ПРИЛОЖЕНИЯ

- I. Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения
- II. Использование огней в дневное время

ДОКЛАД

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятидесятую сессию в Женеве 7-10 ноября 2006 года под председательством г-на Александра Якимова (Российская Федерация). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.

2. На сессии были также представлены Европейская Комиссия, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро, Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Фонд ФИА "Автомобиль и общество", Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Американская ассоциация мотоциклистов (АМА) и Международный туристский альянс (МТА/ФИА).

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Председатель WP.1 г-н Александр Якимов (Российская Федерация) подчеркнул торжественность нынешней сессии Рабочей группы, которая собирается в пятидесятый раз. В этой связи он напомнил, что WP.1 занимает уникальное место среди международных организаций, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, и выделил ту ключевую роль, которую она играет как на законодательном уровне, так и в сфере повышения безопасности дорожного движения, в частности посредством организации недель безопасности дорожного движения. Он поблагодарил секретариат за всю ту работу, которую он выполнял на протяжении последних лет.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*пункт 1 повестки дня*)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/105

4. Повестка дня была утверждена без изменений.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДОВ О РАБОТЕ СОРОК ВОСЬМОЙ И СОРОК ДЕВЯТОЙ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (*пункт 2 повестки дня*)

Документы: ECE/TRANS/WP.1/102 и ECE/TRANS/WP.1/104

5. Доклад о работе сорок восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.1/102) был утвержден. Вместе с тем было обращено внимание на опечатку в заголовке доклада на русском языке, в котором вместо сорок восьмой упоминается сорок седьмая сессия.

6. Доклад о работе сорок девятой сессии (ECE/TRANS/WP.1/104) был также утвержден со следующими исправлениями:

- в пункте 1 приложения 1 последнее предложение изменить следующим образом: "Однако **может быть установлен** отдельный уровень содержания алкоголя в крови не более 0,2 г/л для определенных категорий водителей...";
- в приложении 3 в тексте на русском языке исправить заголовок пункта 8.1.2.2.

7. Кроме того, делегат от Норвегии проинформировал Рабочую группу о том, что в сотрудничестве с секретариатом WP.15 были внесены некоторые незначительные изменения в формат приложения 4, касающегося безопасности в туннелях, в частности в отношении указания дат, однако эти поправки никоим образом не изменяют текста по существу.

V. 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 3 повестки дня*)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/19

8. Секретариат проинформировал Рабочую группу о присоединении ряда стран:

- к Венской конвенции о дорожном движении (Либерия (16/9/05), Кыргызстан (30/8/06) и Перу (6/10/06)),
- к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (Либерия (16/9/05) и Кыргызстан (30/8/06)),
- к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении (Албания (27/10/05)).

Кроме того, секретариат отметил, что в настоящее время готовятся сводные варианты вышеупомянутых Конвенций и Соглашений. Он сообщил о своем намерении по возможности опубликовать их на трех официальных языках ЕЭК до первой Глобальной недели безопасности дорожного движения, которая будет проводиться с 23 по 29 апреля 2007 года. Обратив внимание на то, что работа над текстом на английском языке практически завершена, WP.1 просила секретариат поместить его на вебсайт Отдела транспорта, как только он будет готов, не ожидая Глобальной недели.

9. Рабочая группа изучила по пунктам промежуточный доклад Группы по правовым вопросам, касающийся определений мопедов, мотоциклов, трициклов и моторизованных квадрициклов (ECE/TRANS/WP.1/2006/19). Предложенный в этом документе подход был одобрен с указанными ниже замечаниями.

- В пункте 1.1 "Цели" исправить определение мопеда следующим образом: " $\leq 50 \text{ см}^3$ (рабочий объем цилиндра) и $\leq 45 \text{ км/ч}$ (скорость).
- По пункту 1.3.3 (Реклассификация мопедов в качестве механических транспортных средств) были высказаны разные мнения. В частности, обращалось внимание на последствия такой реклассификации, например для водительских удостоверений. В этой связи отмечалось, что Венская конвенция уже позволяет Договаривающимся сторонам классифицировать мопеды в качестве мотоциклов.
- По пункту 1.3.6 (минимальные скорости) также были высказаны разные точки зрения.

10. По завершении обсуждения WP.1 поручила Группе по правовым вопросам продолжить работу над этой темой и просила представителя МАЗМ обеспечить координацию деятельности с WP.29. Вместе с тем Группа по правовым вопросам в лице своего Председателя г-на Хоэля из Норвегии сочла, что на данный момент ей трудно продолжать работу, пока не будет дан четкий ответ на вопрос, касающийся пункта 1.3.3.

Поэтому, прежде чем что-либо предпринимать, по ее мнению, предпочтительно подождать результатов обсуждения определений в рамках WP.29, а также принятия третьей директивы по водительским удостоверениям.

VI. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ СР.1 И СР.2 (пункт 4 повестки дня)

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

Сводная резолюция о дорожном движении СР.1

а) Изменение структуры Сводной резолюции СР.1

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3

11. WP.1 поблагодарила г-жу Марк (Франция), которая не смогла участвовать в работе сессии, за оказанную секретариату помощь в подготовке документов для сессии и в создании согласованной структуры новой СР.1. Секретариат разъяснил основные принципы этой новой структуры (ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3), которая позволяет получить общее представление о будущей резолюции. Однако содержание этого документа, распространенного только на английском и французском языках, не рассматривалось.

б) Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.2

12. После выступления Председателя небольшой группы по вопросу об управлении транспортными средствами под воздействием алкоголя г-жи Л. Иорио (Италия), которая разъяснила контекст подготовки этого предложения, Рабочая группа приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2006/3/Rev.2 со следующими изменениями:

- изменить нумерацию 1.2.1 на 1.2.2 (Рекомендации) в тексте на английском и русском языках;
- в подпункте 1.2.2.1 ("Законодательство") заменить слова "правительствам следует" словами "правительства могут";
- в последнем предложении пункта 1.2.2.5 в текстах на английском и русском языках вместо "могут" читать "следует". Кроме того, в этот пункт была добавлена

следующая фраза: **"Однако использование таких устройств по-прежнему требует глубокой оценки с научной и политической точек зрения"**.

13. Окончательный вариант текста, включающий эти изменения, воспроизводится в качестве добавления 1 к настоящему докладу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/106/Add.1.

с) **Повышение безопасности мотоциклов и велосипедов**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2

14. Рабочая группа приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2 со следующими изменениями:

Пункт 6.1.2.1.3: исключить второй абзац, который дублирует пункт 6.1.2.2.

Пункт 6.1.2.3: изменить первый абзац следующим образом: **"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"**.

Вместе с тем было решено отложить рассмотрение всех положений об инфраструктурах, указанных в данном пункте, а также в пункте 6.2.2.7, с тем чтобы обсудить их одновременно с документом ECE/TRANS/WP.1/2006/22, который непосредственно касается инфраструктур и безопасности лиц, передвигающихся на двухколесных транспортных средствах (новая глава 11 в СР.1). В ходе их рассмотрения и будет принято решение о том, надлежит ли изложить эти положения в главе 11, касающейся данного вопроса, либо оставить часть этих положений в главе 6.

Пункт 6.2.2.3 (Защитное снаряжение): Было решено использовать предложенную секретариатом формулировку, содержащуюся в сноске в конце страницы. Квадратные скобки, в которые заключена фраза "средства защиты глаз и лица", были сняты. В соответствии с просьбой WP.1 о том, чтобы в конце страницы сделать ссылку на Правила № 22 ЕЭК ООН, касающиеся стандартов на шлемы, WP.1 одобрила следующую формулировку, предложенную секретариатом: *"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".

Пункт 6.2.2.6 (Прицепы): Предложение секретариата об исключении пункта b), заключенного в квадратные скобки, было принято. Конечную часть фразы, содержащейся в пункте c) (который становится пунктом b)), изменить следующим образом: **"следует поместить на задней части прицепа, как это уже предусмотрено в пункте 2 статьи 36 Конвенции о дорожном движении 1968 года"**.

Пункт 6.2.3.1 (Технические аспекты): Была определена следующая новая структура этой части. После пунктов А) и В) добавить в качестве пункта С) новый пункт **"Безопасность пассажиров"** в следующей редакции: **"Если национальное законодательство разрешает перевозку пассажира на мопеде, то мопед должен быть оснащен пассажирским сиденьем и подножками"**. Наконец, в качестве пункта D) включить нынешний пункт E), касающийся прицепов, в редакции, предложенной секретариатом.

Для других элементов текста было предложено ввести пункт 6.2.3.2 (вождение мопедов) на основе структуры, принятой для пункта 6.2.4.2, касающегося мотоциклов.

Пункт 6.2.4.1 (Технические аспекты): Пункт С), изменить заголовок на: **"Безопасность пассажиров"** и начальную часть предложения следующими образом: **"Для пассажира следует..."**. Пункт D) (Прицепы) был принят в редакции, предложенной секретариатом.

15. Для обеспечения согласованности в представлении разделов, касающихся мопедов и мотоциклов, секретариат просили унифицировать порядок расположения пунктов, а также заголовки, в частности в пунктах 6.2.3.2 и 6.2.4.2.

16. По причине обсуждения положений, касающихся инфраструктуры, пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2 будет подготовлен для следующей сессии WP.1 на основе принятых изменений.

d) Более широкое использование ремней безопасности и детских удерживающих систем

Документы: ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1

17. WP.1 приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1 в представленном виде, за исключением раздела "Законодательство", который был рассмотрен на основе документа

ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1. Вместе с тем в тексте было предложено использовать термин "детские удерживающие системы", когда на эти системы делается ссылка.

18. WP.1 приняла на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2006/5/Rev.1/Add.1 раздел "Законодательство" с указанными ниже изменениями, внесенными в текст, содержащийся в резюме решений под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/CRP.3/Add.3.

Относительно раздела "Оснащение транспортных средств ремнями безопасности и приспособлениями для их крепления" WP.1 просила секретариат изменить формулировку двух сносок в конце страницы и проверить используемые термины совместно с секретариатом WP.29.

Относительно использования удерживающих систем

В первом абзаце пункта а) поменять порядок слов следующим образом: "...как требуется, **например**...". Во втором абзаце после слов "могут быть предусмотрены" добавить слово "**например**".

Относительно использования детских удерживающих систем

Второе предложение второго абзаца читать следующим образом: "**Кроме того, государственным органам следует изучить возможность запрещения продажи детских удерживающих систем, которые...**".

19. Окончательный вариант сводного текста, включающий все поправки, воспроизводится в качестве добавления 2 к настоящему докладу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/106/Add.2.

е) Безопасность пешеходов

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2

20. WP.1 приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2 со следующими изменениями:

В заголовке пункта 3.2.3 добавить "**Просветительная работа и...**". Добавить новый подпункт с) следующего содержания: "**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". С учетом этого существующие пункты с) и d) становятся пунктами d) и e).

В первом абзаце пункта 8.1.1 объединить два последних предложения следующим образом: "Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов и **лиц с ограниченными возможностями передвижения, пользующихся** инвалидными колясками, должно быть **гарантировано** достаточное пространство и в случае допустимого отступления от этого правила соответствующие места для стоянки должны быть обозначены".

В пункте 8.1.2.2 изменить второе предложение после слова "либо" следующим образом: "либо **обеспечить соблюдение** запрещения **остановки или** стоянки перед пешеходным переходом на расстоянии не менее пяти метров, как это требуется, **например**, Европейским соглашением, дополняющим Венскую конвенцию о дорожном движении (к статье 23.3). **Для обеспечения соблюдения этого запрещения можно использовать соответствующую разметку**".

В пункте 8.1.2.3 изменить последнее предложение второго абзаца следующим образом: "Пешеходные переходы следует также **четко обозначать на проезжей части, как это предусмотрено, например, Венской конвенцией о дорожных знаках и сигналах (приложение 2),** и освещать в значительно большей степени, чем другие части дороги".

В шестом абзаце этого пункта исключить слова "при въезде в жилую зону" и изменить конец этой фразы следующим образом: "...пешеходные переходы **по возможности не следует создавать. Если это невозможно, то их следует** оборудовать центральным островком безопасности и/или другими средствами...".

Что касается пункта 8.1.5, то WP.1 решила сохранить вариант, выделенный курсивом, внося в него следующие изменения:

В конце первого предложения первого абзаца пункта 8.1.5.1 добавить следующую фразу: "**Она должна быть обозначена соответствующим знаком, например знаком, предусмотренным в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах**". Начало последнего предложения изменить следующим образом: "**При создании** этих зон...".

Исключить пункт 5) и соответствующим образом изменить нумерацию последних двух пунктов. В пункте 6) в тексте на французском языке исключить слова "pour les trottoirs".

Изменить заголовок в пункте 8.1.5.2 следующим образом: "**Жилые** зоны", а также первое предложение первого абзаца: "Зоны с преимущественным движением пешеходов, **называемые "жилыми зонами"**, могут оборудоваться там, где вся улица может...". Исключить фразу, выделенную жирным шрифтом.

В последнем предложении в пункте 8.3 вместо "необходимо также" читать "**может также оказаться необходимым**".

21. Окончательный вариант текста, включающий эти изменения, воспроизводится в качестве добавления 3 к настоящему докладу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/106/Add.3.

f) **Водительские удостоверения**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/9/Rev.1

22. WP.1 приняла вышеуказанный документ со следующими изменениями в предпоследнем абзаце пункта 2.1.1.1.1, который был разделен на три части:

"Соответствующие положения содержатся в статьях 41 и 42 [...] пересмотренной Венской конвенции о дорожном движении.

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 от 1949 года рекомендуется признавать водительские удостоверения, выданные в соответствии с Конвенцией о дорожном движении от 1968 года".

23. Окончательный вариант текста, включающий эти поправки, воспроизводится в качестве добавления 4 к настоящему докладу под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/106/Add.4.

g) Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1

24. WP.1 приняла вышеуказанный документ со следующими изменениями:

Конец третьего абзаца в пункте 2.2.1.2 изменить следующим образом:

"...использование защитных шлемов, **безопасности** пешеходов, двухколесных транспортных средств и т.д."

Изменить последний абзац следующим образом: "Систематически проводить **в ходе** и после каждой кампании оценку..."

25. Вместе с тем было решено перенести рассмотрение введения к главе 1 СР.1 "Средства оказания воздействия на поведение на дороге", подготовленного ЕФЖДТП (документ ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1), на следующую сессию.

26. Текст раздела 2.2 (Повышение уровня информированности/связь с общественностью), принятый Рабочей группой, воспроизводится в приложении I к настоящему докладу.

h) Использование огней в дневное время

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3 и неофициальный документ № 3 нынешней сессии

27. После того как секретариату напомнили о контексте внесения предложений, содержащихся в вышеуказанном документе, представитель ФЕМА внес на рассмотрение неофициальный документ, подготовленный по этому вопросу, однако этот документ, распространенный только на английском языке, не был обсужден детально. Затем WP.1 рассмотрела по пунктам документ ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3, который вызвал горячие споры. По окончании обсуждения WP.1 приняла этот текст с поправками, выделенными жирным шрифтом в документе, который воспроизводится в приложении II к настоящему докладу.

28. Представитель Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу, что публичная консультация по этому вопросу, открытая для участия всех заинтересованных сторон, завершится 17 ноября 2006 года.

i) Управление транспортным средством в темное время суток

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/18/Rev.2

29. WP.1 приняла вышеуказанный документ без изменений.

ж) Скорость

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.2

30. WP.1 приступил к рассмотрению вышеуказанного документа, в отношении которого были высказаны следующие замечания.

В пункте 1.1.1, третий абзац, первое предложение изменить следующим образом: "увеличение либо уменьшение средней скорости, **согласно некоторым исследованиям**, ведет к соответствующему увеличению либо уменьшению числа ДТП.

Пункт 1.1.2: Представитель Израиля сообщил, что он передаст в секретариат таблицу с указанием тормозного пути, соответствующего скоростям, предусмотренным для времени реакции $\frac{3}{4}$ секунды и 1,5 секунды.

Пункт 1.1.3: Представителю Германии было предложено подготовить совместно с секретариатом вводную фразу, напоминающую о принципе, закрепленном в статье 13 Венской конвенции о дорожном движении, согласно которой водитель должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством. В разделе, касающемся дороги, в первом абзаце перед закрытием скобки вместо многоточия указать "и т.д.", в шестом абзаце заменить "Обустройство" на "**Конфигурация**". В вводном предложении в последнем абзаце этого пункта заменить "должны" на "**следует**"; во втором подабзаце этого абзаца исключить слова "даже физически невозможно" и в последнем подабзаце восстановить фразу, которая ранее была исключена.

Пункт 1.1.4: В пункте А), второй подабзац, заменить "...и могли применяться..." на "**и применялись...**". В пункте В) восстановить ранее исключенную фразу.

31. Пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2005/19/Rev.1 будет подготовлен для следующей сессии WP.1 с учетом изложенных выше изменений.

к) Мобильные телефоны

32. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/8) было перенесено на пятьдесят первую сессию.

л) Медицинская аптечка

33. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

м) Безопасность детей

34. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/11) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

н) Специальные правила, касающиеся некоторых категорий транспортных средств

35. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/12) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

о) Обучение вождению

36. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/13) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

р) Реклама и безопасность дорожного движения

37. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/20) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

q) Безопасность в местах проведения дорожных работ и на месте дорожно-транспортного происшествия/аварии

38. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/21) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

г) Инфраструктура для двухколесных транспортных средств и их безопасность

39. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/22), который будет обсуждаться в связи с аспектами инфраструктуры, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/4/Rev.2, было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

с) Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

40. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/23) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

т) Информация для участников дорожного движения

41. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

и) Предложения ЕФЖДТП

42. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1) было также перенесено на пятьдесят первую сессию. По этому вопросу см. пункт 25 настоящего доклада.

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах СР.2

в) Указание веломаршрутов

43. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) было также перенесено на пятьдесят первую сессию.

**VII. ПОДГОТОВКА ПЕРВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 5 повестки дня)**

44. Представитель Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) проинформировала WP.1 о деятельности Группы по сотрудничеству в рамках ООН в области безопасности дорожного движения. Она напомнила, что эта Группа была учреждена в соответствии с резолюцией A/RES/58/289 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой в качестве одной из первоочередных задач была

определена необходимость осуществления рекомендаций Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма.

45. Другой представитель ВОЗ ознакомила участников с ходом подготовки первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, которая будет проводиться 23-29 апреля 2007 года. Эта Неделя, организуемая совместно региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и Всемирной организацией здравоохранения, будет непосредственно ориентирована на молодых участников дорожного движения, в частности молодых водителей. WP.1 была проинформирована, что она будет проходить под девизом "Безопасные дороги - результат целенаправленных усилий".

46. Начало этой Недели будет положено на Всемирной ассамблее молодежи по безопасности дорожного движения, которая состоится во Дворце Наций 23 и 24 апреля 2007 года и после которой 25 апреля 2007 года будет организован Форум заинтересованных участников. В числе других запланированных мероприятий были отмечены следующие: церемония памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, открытие конкурса фильмов, снятых молодыми режиссерами (и для молодежи), призы по результатам которого будут вручены в ходе Всемирной ассамблеи молодежи, выставка по безопасности дорожного движения посвященная, в частности, теме Недели, в подготовке которой предлагается принять участие членам WP.1, и наконец, организация во Дворце Наций "деревни" для популяризации идеи безопасности дорожного движения.

47. WP.1 была проинформирована, что всем странам мира было предложено через посредство письма, направленного в их постоянное представительство, назначить одного делегата (или несколько делегатов) из числа молодежи на Всемирную ассамблею молодежи, а также координатора на национальном уровне, который отвечал бы за координацию мероприятий в контексте Недели безопасности дорожного движения. Членов WP.1 просили обеспечить, чтобы их министерство обязательно получило это письмо и соответствующим образом отреагировало на него.

48. WP.1 была проинформирована, что для облегчения участия стран в первой Глобальной неделе безопасности дорожного движения был опубликован подготовленный ВОЗ информационный пакет, содержащий сведения с разъяснением мотивов организации этого мероприятия, статистические данные о молодых участниках дорожного движения и о проблемах безопасности, с которыми они сталкиваются, а также руководящие положения по подготовке мероприятий. Странам было предложено загрузить этот информационный пакет, в частности, с вебсайта Отдела транспорта, перевести его на свой национальный язык и как можно шире распространить эту информацию до начала

Недели. Секретариат сообщил о своем намерении издать брошюру и другие информационно-ознакомительные материалы, предназначенные для региона ЕЭК.

49. Членам WP.1 было предложено оперативно проинформировать Отдел транспорта о мероприятиях, которые они планируют провести в ходе первой Глобальной недели безопасности дорожного движения, популяризировать эту Неделю в своих странах и рассмотреть возможность оказания финансовой и другой поддержки в организации Всемирной ассамблеи молодежи и Форума заинтересованных участников.

50. Представитель Европейской комиссии проинформировал WP.1, что со своей стороны Комиссия намерена организовать в ходе этой Глобальной недели в пятницу, 27 апреля 2007 года, Европейский день безопасности дорожного движения и что всем странам - членам ЕЭК ООН было предложено принять участие в конференции, которая состоится в Брюсселе в этот же день и которая будет посвящена теме молодых водителей.

51. Представитель ЕФЖДЦП проинформировал WP.1, что в воскресенье, 19 ноября 2006 года, будет отмечаться первый Всемирный день памяти жертв дорожно-транспортных происшествий, как это предлагается резолюцией A/RES/60/5 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Членам WP.1 рекомендовали объявить третье воскресенье ноября каждого года "Днем памяти".

52. Представитель Фонда ФИА ознакомила участников с содержанием доклада "Сделаем дороги безопасными" Глобальной комиссии по безопасности дорожного движения (экземпляры которого были переданы в распоряжение членов WP.1 на трех языках), разъяснила состав этой Комиссии, а также цели, которые она преследует.

53. Затем она напомнила о предложениях, содержащихся в письме, которое Председатель Комиссии Лорд Робертсон направил Директору Отдела транспорта ЕЭК ООН и в связи с которым к WP.1 и КВТ была обращена просьба высказать свои мнения. В числе этих предложений фигурирует идея организации всемирного совещания на министерском уровне по безопасности дорожного движения в целях обзора хода осуществления рекомендаций, изложенных во Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма ВОЗ/Всемирного банка от 2004 года. В этом письме высказывается также мысль разработать при необходимости новую конвенцию для стран с низким и средним доходом на основе наилучшей практики в области безопасности дорожного движения.

54. В ответ на это WP.1 сочла, что идея организации в 2008 году всемирной конференции по безопасности дорожного движения в принципе заслуживает поддержки,

однако высказала сомнения по поводу целесообразности конференции в отсутствие четких указаний в отношении ее целей. Если предположить, что инициатива проведения такой конференции будет одобрена, было подчеркнуто, что ее цели должны быть предварительно четко определены и конкретно обозначены в повестке дня, посвященной этим вопросам. По мнению WP.1, на этой конференции следует уделить приоритетное внимание проблемам, с которыми сталкиваются развивающиеся страны или страны переходного периода. Кроме того, WP.1 приняла к сведению предложение о том, что эту конференцию можно было бы провести в рамках ежегодного Веронского совещания. В любом случае WP.1 сочла, что на конференцию следует пригласить министров, ответственных за вопросы безопасности дорожного движения в своих странах, будь то министры транспорта или внутренних дел.

55. Что касается идеи разработки новой конвенции по безопасности дорожного движения, то WP.1 не поддержала это предложение, поскольку с ее точки зрения существующих Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах вполне достаточно, и что первоочередная задача заключается в том, чтобы стимулировать присоединение стран к этим Конвенциям. В данной связи WP.1 подчеркнула, что сводные варианты Венских конвенций, которые в настоящее время находятся в стадии подготовки, должны облегчить присоединение стран к этим документам и что новая CP.1, которая в настоящее время полностью пересматривается, а также сводные варианты Венских конвенций послужат важными исходными инструментами для обеспечения успеха такой всемирной конференции.

56. WP.1 просила секретариат подготовить записку по этой теме для КВТ, который также должен рассмотреть данный вопрос.

VIII. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ

57. Было решено, что выборы должностных лиц - пункт, который по недосмотру не был включен в повестку дня, следует отложить до пятидесяти первой сессии Рабочей группы.

IX. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ *(пункт 6 повестки дня)*

58. WP.1 была проинформирована, что пятидесятая первая сессия состоится 20-22 марта 2007 года.

X. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (*пункт 7 повестки дня*)

59. На основе проекта, подготовленного секретариатом, Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее пятидесятой сессии.

Приложение I

Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения

*Включая изменения, выделенные жирным шрифтом, внесенные в документ
ECE/TRANS/WP.1/2005/16/Rev.1*

Глава 2 Методы оказания воздействия на поведение на дороге

...

2.2 Повышение уровня информированности/связь с общественностью

2.2.1 Связь с общественностью в области безопасности дорожного движения

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 поставленной 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.

2.2.1.1 Определение

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.

2.2.1.2 Стратегии связи с общественностью

Для обеспечения эффективной связи с общественностью ответственным органам рекомендуется:

- 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;
- заниматься одной и той же темой в течение продолжительного периода времени, чтобы пропагандируемая идея была услышана и понята;
- 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.;
- определить перспективу проведения кампаний по соответствующим элементам, лежащим в основе поведения конкретного типа;

- 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;
- 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);
- 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);
- 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).
- систематически проводить **в ходе и** после каждой кампании оценку ее воздействия с точки зрения информированности и последующего изменения поведения.

...

Приложение II

Использование огней в дневное время

*Включая изменения, выделенные жирным шрифтом, внесенные в документ
ECE/TRANS/WP.1/2005/17/Rev.3*

Глава 1 Общие правила, касающиеся поведения в условиях движения

...

1.6 Использование огней в дневное время

1.6.1 Общая ситуация

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 **четырёхколесных** 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 Венской конвенцией о дорожном движении (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:

- 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;

- 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;**
- 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.

1.6.2 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.**
