



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности
дорожного движения**

Шестьдесят седьмая сессия
Нью-Дели, 4–6 декабря 2013 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного
движения о работе ее шестьдесят седьмой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия" (пункт 2 повестки дня)	5–11	3
IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)	12–19	4
V. Конвенция о дорожном движении (пункт 4 повестки дня).....	20–23	6
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств	20–21	6
B. Водительские удостоверения	22–23	7
VI. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 5 повестки дня)	24–25	7
A. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	24	7
B. Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС).....	25	7



VII.	Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 6 повестки дня)	26–27	8
A.	Безопасный системный подход	26	8
B.	Многопрофильное исследование аварий (МПИА)	27	8
VIII.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 7 повестки дня)	28–29	8
A.	Безопасные стоянки	28	8
B.	Участки дороги с автоматическим контролем скорости	29	8
IX.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня)	30	8
X.	Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 9 повестки дня)	31–33	9
A.	Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы	31	9
B.	Пересмотр Положения о круге ведения и правила процедуры WP.1	32	9
C.	WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения	33	9
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	34	9
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	35	9
XIII.	Утверждение решений (пункт 12 повестки дня)	36	9

I. Участники

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою шестьдесят седьмую сессию в Нью-Дели 4–6 декабря 2013 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Венгрии, Германии, Люксембурга, Республики Молдова, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Туркменистана, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В ней также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Сингапура, Таиланда, Филиппин и Шри-Ланки.

3. Кроме того, были представлены Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН) и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), а также следующие неправительственные организации в качестве наблюдателей: Фонд ФИА "Автомобиль и общество", Греческий институт безопасности дорожного движения (РСИ) "Панос Милонас", организация "Хандикап интернэшнл", Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международный центр алкогольной политики (ИКАП), Международный совет ассоциаций химических компаний (МСАХК), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), ассоциация "Лазер-Европа", Общество индийских предприятий автомобильной промышленности, спортивное общество "Тракс" и ВИА Трэфик кеа", компания АСС лтд., Университет Бирмингема, ЗМ-Индия лтд. и компания "Дайеджио-Индия Pvt.".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. WP.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/142).

III. Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия" (пункт 2 повестки дня)

5. Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия" был открыт г-жой Э. Мольнар (ЕЭК ООН), г-ном Донг-Ву Ха (ЭСКАТО ООН), г-ном Р. Балуджей (ИРТЭ) и высокопоставленными сотрудниками правительства Индии. Г-н Д. Стрикленд, представлявший правительство Соединенных Штатов Америки, выступил с основным сообщением.

6. WP.1 поблагодарила ЕЭК ООН, ЭСКАТО, Министерство дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и Институт по изучению проблем дорожного движения за организацию и проведение первого Форума по безопасности дорожного движения "Европа–Азия", а также выразила признательность Международному союзу автомобильного транспорта за финансовую поддержку.

7. WP.1 также поблагодарила министра транспорта г-на Оскара Фернандеса, секретаря Министерства дорожного транспорта и автомобильных дорог г-на Виджая, а также бывшего министра внутренних дел г-на Г.К. Пиллаи, представлявших правительство Индии, за открытие работы Форума. WP.1 приняла к сведению основной доклад, с которым выступил администратор НАБД г-н Дэвид Стрикленд, представлявший правительство Соединенных Штатов Америки. WP.1 выразила признательность Президенту ИРТЕ д-ру Рохиту Балуйе и группе его сотрудников за оказанное гостеприимство.

8. В ходе первого группового обсуждения представители ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН и правительств Лаосской Народно-Демократической Республики и Франции обсудили вопрос о важном значении правовых документов Организации Объединенных Наций, нацеленных на повышение безопасности дорожного движения. (Со всеми сообщениями, сделанными на Форуме по безопасности дорожного движения "Европа-Азия", можно ознакомиться на веб-сайте WP.1.)

9. В ходе второго группового обсуждения, состоявшегося на Форуме по безопасности дорожного движения "Европа-Азия", государства – члены ЭСКАТО ООН рассказали о задачах, возможностях и достижениях их стран. WP.1 отметила страновые доклады и заявления, с которыми выступили представители государств – членов ЭСКАТО, включая Бангладеш, Вьетнам, Индонезию, Иран (Исламскую Республику), Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мьянму, Непал, Сингапур, Таиланд, Филиппины и Шри-Ланку. WP.1 высоко оценила усилия и планы действий в области повышения безопасности дорожного движения, принятые в рамках провозглашенного Организацией Объединенных Наций Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения вышеупомянутыми странами после провозглашения Десятилетия действий в 2011 году.

10. В ходе заключительного группового обсуждения его участники попытались дать ответы на вопросы, связанные с ролью и участием международных организаций, банков развития, неправительственных организаций и частного сектора в продвижении правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. В этом обсуждении приняли участие, в частности, представители правительства Филиппин, ИРТЕ, МСАТ, Глобальной программы ПОНА и Университета Бирмингема.

11. В заключение как ЕЭК ООН, так и ЭСКАТО ООН сочли, что первый Форум по безопасности дорожного движения "Европа-Азия", организованный в Нью-Дели, предоставил делегациям от обоих континентов удобную возможность для встречи и обмена мнениями. WP.1 согласилась с тем, что, возможно, стоит рассмотреть вопрос об организации подобных мероприятий в будущем.

IV. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 3 повестки дня)

12. Помимо обмена информацией об изменениях, связанных с безопасностью дорожного движения, в соответствии с пунктом 2 повестки дня некоторые делегации предоставили обновленные сведения о недавних и предстоящих изменениях своего законодательства в области дорожного движения.

13. В Бельгии готовятся многочисленные изменения правил дорожного движения страны, включая введение дорожного знака, обозначающего места для стоянки электромобилей, а также дорожного знака, обозначающего так назы-

ваемые "зоны с низким уровнем выбросов загрязняющих веществ", которые позволят городам и другим образованиям, имеющим муниципалитеты, запрещать движение в некоторых районах наиболее загрязняющих окружающую среду автомобилей (эта система будет основываться на классификации транспортных средств в соответствии с европейскими стандартами). Кроме того, готовятся поправки к законодательству о дорожном движении, включая введение предельного содержания алкоголя в крови (САК), равного 0,2 мг/мл, для профессиональных водителей и более жестких мер наказания для повторных нарушителей (в случае сочетания таких серьезных нарушений, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и под воздействием наркотиков, а также значительное превышение скорости). В последнем случае два (три или четыре) серьезных нарушения за прошедшие три года (помимо существующих штрафов) приведет также к запрещению управления транспортным средством на три (соответственно шесть или девять) месяцев, а также к необходимости сдачи теоретических и практических экзаменов и медико-психологического обследования. Готовится также королевский указ, который позволит подтверждать положительную пробу слюны с помощью анализа слюны, а не крови.

14. Франция напомнила, что в 2012 году количество ДТП со смертельным исходом снизилось на 8% по сравнению с 2011 годом. В абсолютных показателях произошло 3 653 ДТП со смертельным исходом (5,6 погибших на 100 000 населения). За первые десять месяцев 2013 года количество ДТП со смертельным исходом уменьшилось на 12%. Несмотря на столь положительную тенденцию, эти результаты не могут считаться удовлетворительными. Франция поставила перед собой цель сократить вдвое количество смертей на дорогах к 2020 году (т.е. добиться уменьшения числа погибших в 2020 году до менее 2 000 человек). Для достижения этой цели Национальный совет по безопасности дорожного движения Франции вынес в ноябре 2013 года ряд рекомендаций, включая установку регистраторов данных об аварии; использование алкогольных блокираторов зажигания на транспортных средствах нарушителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения с содержанием алкоголя в крови 0,8 мг/мл, и/или на транспортных средствах повторных нарушителей; проведение экспериментов по вождению между двумя рядами транспортных средств для водителей двухколесных транспортных средств с двигателем; и проведение дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий.

15. Швеция сообщила WP.1, что она внесла изменения в национальные правила дорожного движения и ввела новые правила, регулирующие использование устройств связи. Управляя автотранспортным средством, водитель может пользоваться мобильными телефонами или другими устройствами связи только в том случае, если это отрицательно не скажется на управлении транспортным средством. Это законодательное изменение вступило в силу 1 декабря 2013 года. Кроме того, Швеция изменила национальные правила дорожного движения, разрешив движение автобусов со скоростью 100 км/ч на дорогах, скорость движения по которым ограничена 100 км/ч или более высоким показателем, при условии, что все пассажиры старше трех лет имеют доступ к сиденью, оборудованному ремнем безопасности. Новое законодательство вступит в силу 1 марта 2014 года.

16. Швейцария сообщила о введении изменений, в рамках второго пакета программы безопасности дорожного движения Швейцарии "Via Sicura". 1 января 2014 года вступят в силу требования в отношении максимального САК 0,2 мг/мл для начинающих и профессиональных водителей и представителей некоторых других групп (например, инструкторов по вождению), а также в

отношении использования дневных ходовых огней. 1 июля 2014 года вступит в силу требование о психологической оценке всех водителей, задержанных с показателем САК 1,6 мг/мл или выше (в дополнение к таким уже существующим мерам наказания, как временное изъятие водительского удостоверения).

17. Турция сообщила, что в стране снизилось количество дорожно-транспортных происшествий или несчастных случаев со смертельным исходом. Турция ознакомила участников с деятельностью своего Координационного совета, объединяющего представителей различных учреждений по безопасности дорожного движения. 2013–2014 годы были объявлены годами "ремня безопасности и контроля скорости". Было также проведено большое число мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения с участием СМИ и знаменитостей.

18. Украина сообщила WP.1 о ряде текущих инициатив, направленных на повышение безопасности дорожного движения в стране. В 2013 году была принята государственная программа повышения безопасности дорожного движения на перспективу до 2016 года, между тем в стране уже действует отдельная отраслевая программа обеспечения безопасности дорожного движения в секторе автомобильного транспорта, рассчитанная на 2013–2015 годы. Украина предложила WP.1 рассмотреть возможность разработки правил или рекомендаций, содержащих общие подходы к всестороннему расследованию аварий. Украина надеется на активное сотрудничество и обмен опытом со стороны других правительств, которые уже достигли больших успехов в этой области. Кроме того, Украина сообщила, что она готова принять активное участие в работе вновь созданной ЕЭК ООН Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах. Украина также приступила к проведению технических расследований дорожно-транспортных происшествий с участием коммерческих транспортных средств для установления факторов, обуславливающих ДТП.

19. И наконец, Фонд ФИА, Греческий институт безопасности дорожного движения (РСИ) "Панос Милонас" и МАФ представили материалы об их текущих и запланированных мероприятиях в области повышения безопасности дорожного движения. WP.1 высоко оценила возможность обмена информацией об изменениях, связанных с безопасностью дорожного движения, с национальными делегациями, международными организациями и частным сектором.

V. Конвенция о дорожном движении (пункт 4 повестки дня)

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

20. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2013/9, подготовленный неофициальной группой в составе представителей Бельгии, Германии, Италии, Российской Федерации, Франции и Швеции. Секретариат проинформировал WP.1 о различных возможных правовых аспектах, связанных с предлагаемыми поправками к документу ECE/TRANS/WP.1/2013/9, в частности о вопросах, касающихся ссылок на другие правовые документы в Конвенции о дорожном движении 1968 года. WP.1 согласилась с этими принципами и предложила неофициальной группе представить на следующей сессии новый официальный документ взамен документа ECE/TRANS/WP.1/2013/9. Прежде чем WP.1 при-

шла к выводу, указанному в предыдущем пункте, в ее рамках состоялся обмен мнениями между некоторыми делегациями, желающими поддержать предлагаемую поправку к документу ECE/TRANS/WP.1/2013/9. Другие же делегации, в частности Австрии, Российской Федерации, Швейцарии и Швеции, высказали мнение о том, что вопросы, затронутые в ходе обсуждения документа ECE/TRANS/WP.1/2013/9, возможно, потребуют дальнейшего обсуждения на соответствующем национальном уровне до проведения следующей сессии WP.1. Германия и Франция выразили сожаление по поводу того, что WP.1 не удалось достичь договоренности на основе текста документа ECE/TRANS/WP.1/2013/9.

21. WP.1 не рассмотрела предложения по поправкам, содержащимся в документе ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3, но решила возобновить обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

В. Водительские удостоверения

22. WP.1 рассмотрела вопрос о взаимном признании водительских удостоверений и была проинформирована о статусе этого вопроса. Неофициальной группе экспертов в составе представителей Люксембурга, Франции, Международной автомобильной федерации и Международной организации по стандартизации было предложено подготовить к следующей сессии документ по этому вопросу (неофициальный документ № 3 представлен не был).

23. WP.1 поручила секретариату предоставить информацию о возможном пересмотре приложения 10 к Конвенции о дорожном движении 1949 года и пункта 4 приложения 7 к Конвенции о дорожном движении 1968 года. WP.1 высоко оценила представление секретариатом материалов по вопросу о национальных и международных водительских удостоверениях в соответствии с Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов.

VI. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 5 повестки дня)

А. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

24. WP.1 отметила статус предлагаемой новой группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и была проинформирована о том, что первую сессию этой группы экспертов планируется провести 27 марта 2014 года в Женеве.

В. Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)

25. Как и ожидалось, WP.1 отложила обсуждение предложения неофициальной группы экспертов по ЗИС о внесении поправок в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года в целях включения в нее знаков с изменяющимся сообщением (ECE/TRANS/WP.1/2012/1/Add.1). WP.1 решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии. WP.1 выразила благодарность Таиланду за информацию о национальном опыте разработки и применения ЗИС.

VII. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 6 повестки дня)

A. Безопасный системный подход

26. WP.1 была проинформирована о том, что из-за ограниченности ресурсов документ ECE/TRANS/211/Rev.1 (Сводная резолюция о дорожном движении) не удалось своевременно подготовить к нынешней сессии и что, тем не менее, прилагаются все усилия для подготовки этого документа к следующей сессии. WP.1 выразила признательность Вьетнаму и Швеции за обмен национальным опытом внедрения элементов безопасного системного подхода в транспортный сектор.

B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)

27. WP.1 высоко оценила сообщение Швеции по вопросу о МПИА и вновь предложила Швеции подготовить документ ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.1 к сессии WP.1 в марте 2014 года.

VIII. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 7 повестки дня)

A. Безопасные стоянки

28. Из-за недостатка времени WP.1 не смогла рассмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2012/9 о дорожном знаке для обозначения безопасных стоянок. WP.1 решила продолжить обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

B. Участки дороги с автоматическим контролем скорости

29. Секретариат проинформировал WP.1 о проекте обследования, касающегося дорожных знаков, предупреждающих участников дорожного движения о приближении к участкам дороги, на которых измеряется средняя скорость (неофициальный документ № 4), и просил передать замечания по нему к середине января 2014 года.

IX. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 8 повестки дня)

30. WP.1 приняла к сведению статус предлагаемой новой группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах и была проинформирована о том, что первую сессию этой группы экспертов планируется провести 20 января 2014 года в Женеве. WP.1 поблагодарила Министерство железных дорог Индии и МСЖД за их интересные сообщения по вопросу о повышении безопасности на железнодорожных переездах.

X. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 9 повестки дня)

A. Программа работы и двухгодичная оценка на 2014–2015 годы

31. WP.1 приняла документы ECE/TRANS/WP.1/2013/7/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.1/2013/8/Rev.1, которые были широко обсуждены и в предварительном порядке утверждены на последней сессии.

B. Пересмотр положения о круге ведения и правила процедуры WP.1

32. WP.1 была проинформирована о том, что из-за ограниченности ресурсов секретариат не смог подготовить пересмотренный вариант положения о круге ведения и правил процедуры WP.1 (TRANS/WP.1/100/Add.1). Вместе с тем будут приложены все усилия для подготовки этого документа к следующей сессии.

C. WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения

33. Из-за недостатка времени WP.1 не смогла "обсудить свою будущую роль и направления работы в контексте целей Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и задач, связанных с эволюцией в сфере безопасности дорожного движения" (ECE/TRANS/WP.1/139, пункт 32). WP.1 решила вернуться к рассмотрению этого вопроса на следующей сессии.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

34. Поскольку WP.1 решила, что в будущем, возможно, стоит организовывать такие мероприятия, как Форум по безопасности дорожного движения "Европа–Азия", МСАТ предложил провести аналогичное мероприятие по безопасности дорожного движения в каком-либо другом месте. WP.1 приветствовала предложение МСАТ об организации второго Форума по безопасности дорожного движения в каком-либо другом регионе.

XII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

35. WP.1 была проинформирована о том, что следующая сессия состоится 24–26 марта 2014 года в Женеве.

XIII. Утверждение решений (пункт 12 повестки дня)

36. WP.1 утвердила перечень решений, принятых на ее шестьдесят седьмой сессии.