



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/74  
29 November 2000

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

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

(3-6 октября 2000 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою тридцать пятую сессию в Женеве 3-6 октября 2000 года под председательством г-на Б. Периссета (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. В работе сессии принял участие представитель Европейской комиссии. На сессии была представлена Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ). В работе сессии приняли также участие представители Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК) и Международной организации по стандартизации (ИСО). Были также представлены следующие неправительственные организации: Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Федерация ассоциаций европейских мотоциклистов (ФАЕМ), Международный туристский альянс/Международная

автомобильная федерация (МТА и ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ММФ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Комитет связи по вопросам автомобильного оборудования и автомобильных деталей (КСАОД) и Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП). Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ) приняла участие в работе сессии в качестве наблюдателя.

2. Директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капел Феррер приветствовал участников тридцать пятой сессии Рабочей группы. Он поблагодарил Специальную группу экспертов по правовым вопросам за проделанную ею работу по подготовке для сессии окончательного варианта предложения по поправкам к правовым документам. Он также отметил проведение 1-7 мая 2000 года третьей Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН и поблагодарил страны и организации, принявшие активное участие в этом мероприятии. Он рассказал о деятельности, которую провел секретариат с целью повышения эффективности этой Недели, и проинформировал участников о том, что брошюра, пропагандирующая Неделю и ее цели, была также издана на испанском языке. Он призвал Рабочую группу провести оценку третьей Недели безопасности дорожного движения. Он проинформировал Рабочую группу о том, что созданному специальному Web-сайту, посвященному этой Неделе, недавно была присуждена премия Канадской ассоциации специалистов в области безопасности дорожного движения.

3. Директор проинформировал Рабочую группу, что Бюро Комитета по внутреннему транспорту на своем совещании 5 июня 2000 года обсудило идею проведения встречи "за круглым столом" по вопросу о безопасности дорожного движения параллельно с будущей сессией Комитета по внутреннему транспорту. Он предложил Рабочей группе рассмотреть вопрос о теме совещания "за круглым столом".

4. Директор остановился на проблеме безопасности в туннелях и сообщил Рабочей группе, что второе совещание Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях состоится 10-11 октября 2000 года.

5. Директор также проинформировал Рабочую группу о том, что идет реализация административных процедур по найму нового секретаря Рабочей группы и что отобранный кандидат займет свою должность в январе 2001 года. Он поблагодарил выбывающего секретаря Рабочей группы г-на Ежи Витковского, который в конце октября выходит на пенсию, за ценную работу в области транспорта, проделанную им для Рабочей группы и Организации Объединенных Наций в целом.

## УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS//WP.1/72

6. Ввиду весьма насыщенной повестки дня и с учетом организованной технической поездки во Фрибур Рабочая группа решила рассмотреть определенные пункты, фигурирующие в ее повестке дня, на своей следующей сессии. В целях уделения большего количества времени обсуждению правовых вопросов она далее решила проводить в будущем обсуждения по пунктам "Сбор и распространение информации" и "Рассмотрение возможных подходов к работе над долгосрочной стратегией Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения" только один раз в год.

7. Кроме того, на экспериментальной основе Рабочая группа решила утвердить доклад о работе ее тридцать пятой сессии в начале своей тридцать шестой сессии. Согласно принятому решению, после окончания сессии этот доклад будет доработан секретариатом в консультации с Председателем, заместителями Председателя, Председателем Специальной группы экспертов по правовым вопросам и председателями небольших групп. Вместо утверждения проекта доклада Рабочая группа просила секретариат подготовить перечень решений, принятых Рабочей группой на ее тридцать пятой сессии по пунктам повестки дня, касающимся работы в области законодательства.

## 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

- а) Положение в связи с предложенными поправками к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении

Документация: ECE/RCTE/CONF.6/FINAL

8. Рабочая группа была проинформирована о поправках к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении, которые были предложены Австрией (ECE/RCTE/CONF.6/FINAL) и препровождены Договаривающимся сторонам в уведомлении депозитария C.N.663.1999.TREATIES-1 от 27 июля 1999 года.

В соответствии с процедурами внесения поправок эти предложения считаются принятыми 27 июля 2000 года и вступят в силу 27 января 2001 года.

9. Рабочая группа была также проинформирована о статусе Соглашения 1997 года о технических осмотрах. Рабочая группа отметила, что хотя это Соглашение было заключено 13 ноября 1997 года, его Договаривающимися сторонами стали на настоящий момент только Нидерланды, Российская Федерация, Румыния и Эстония и что обязательным условием для вступления Соглашения в силу является наличие пяти Договаривающихся сторон.

b) Рекомендации Специальной группы экспертов по правовым вопросам

Документация: TRANS/WP.1/2000/20

10. Рабочая группа была проинформирована о том, что Специальная группа экспертов по правовым вопросам (Люксембург, Норвегия, Российская Федерация и Швейцария под председательством Норвегии) провела 3-4 июля в Берне совещание с целью проведения заключительного чтения всех существующих предложений по внесению поправок в Венские конвенции и дополняющие их Европейские соглашения и подготовки сводного документа для рассмотрения Рабочей группой.

11. Рабочая группа рассмотрела предложения Специальной группы экспертов по правовым вопросам, содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2000/20, и окончательно утвердила предложения по поправкам, содержащиеся в приложении к настоящему докладу.

12. Что касается предложенной поправки к статье 41 Венской конвенции о дорожном движении (пункт 31 документа TRANS/WP.1/2000/20), то Рабочая группа утвердила предложенный текст, однако решила провести в рамках небольшой группы по водительским удостоверениям рассмотрение вопроса о возможности "временного" признания национальных водительских удостоверений.

13. В отношении предложенной поправки к статье 29.2 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (пункт 41-тер документа TRANS/WP.1/2000/20, касающийся использования разметки синего цвета для обозначения мест ограниченной по времени стоянки), Рабочая группа согласилась с рекомендацией Специальной группы экспертов по правовым вопросам, согласно которой данный вопрос недостаточно ясен, и просила представителя Польши, который представил соответствующее предложение, подготовить вопросник для стран-членов относительно использования разметки синего цвета.

14. Рабочая группа поблагодарила Специальную группу экспертов по правовым вопросам за прекрасную работу и просила ее обсудить все новые предложения,

доведенные до сведения Рабочей группы. Она решила не возобновлять рассмотрение предложений, содержащихся в приложении.

15. Рабочая группа обсудила мандат, структуру и состав Специальной группы экспертов по правовым вопросам, а также желательную периодичность внесения поправок в конвенции. Она напомнила о результатах разосланного ею вопросника, судя по ответам на который большинство членов выступает за внесение поправок в конвенции каждые пять-десять лет. Принимая во внимание, что последние поправки в конвенции были внесены в 1992 и 1993 годах, Рабочая группа решила представить Комитету по внутреннему транспорту следующий крупный пакет поправок в феврале 2003 года. С учетом этого срока она решила, что любые новые предложения по поправкам должны, по возможности, быть представлены Рабочей группе в 2001 году, с тем чтобы их можно было всесторонне обсудить и принять в 2002 году.

16. Рабочая группа решила сохранить Специальную группу экспертов по правовым вопросам в ее нынешнем составе и не предлагать на настоящем этапе ее преобразования в официальную Специальную группу с правом проведения обеспечиваемых устным переводом заседаний, и т.д.

17. Рабочая группа поручила Специальной группе экспертов по правовым вопросам вновь собраться на совещание до начала ее тридцать шестой сессии.

с) Документы, переданные Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)

18. Рабочая группа просила, чтобы на ее следующей сессии все основные документы по вопросам, переданным от ЕКМТ, были перечислены в повестке дня и распространены среди делегатов (TRANS/SC.1/WP.1/1997/13; TRANS/SC.1/WP.1/R.140 и Adds. 1-7).

і) Установка дорожных знаков

19. Что касается установки дорожных знаков, то Рабочая группа решила внести изменения в состав небольшой группы, учрежденной ею на тридцать четвертой сессии, для включения в нее тех делегаций, которые участвовали в первоначальной работе ЕКМТ по данному вопросу. В состав этой небольшой группы вошли делегаты Германии, Дании, Израиля, Испании и Чешской Республики под председательством Германии.

20. Рабочая группа признала масштабность данной проблемной области и поручила небольшой группе своевременно подготовить аналитическую справку в отношении будущей работы по этой теме для ее тридцать седьмой сессии, которая состоится в

сентябре/октябре 2001 года. Рабочая группа рекомендовала, чтобы работа в этой области ограничивалась, по крайней мере на начальном этапе, знаками преимущественного права проезда, чтобы небольшая группа высказала мнение относительно того, будет ли это сопряжено с внесением изменений в конвенции и соглашения или же только в сводные резолюции, и чтобы была также проведена соответствующая оценка фактической готовности государств-членов признать и осуществлять руководящие принципы, которые могли бы быть разработаны по итогам такой работы.

ii) Мобильные телефоны

Документация: TRANS/WP.1/2000/21, TRANS/WP.1/2000/42

21. Рабочая группа приняла к сведению полученную от 14 государств-членов информацию о национальном законодательстве в области использования мобильных телефонов во время управления транспортным средством, содержащуюся в документах TRANS/WP.1/2000/21 и TRANS/WP.1/2000/42. Она призвала другие страны направить в секретариат соответствующую информацию.

22. Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕКМТ намерена заняться работой по данному вопросу, однако, по всей вероятности, не ранее 2003 года. Поэтому Рабочая группа решила учредить небольшую группу (Германия, Израиль, Испания и Румыния под председательством Израиля) в целях подготовки для ее следующей сессии документа, в котором излагалась бы суть проблемы и предлагались возможные пути подхода к ее решению. Она также решила ограничить пока данную работу мобильными телефонами без охвата других средств дистанционной связи. Рабочая группа поручила небольшой группе дать заключение относительно того, потребуется ли в этой связи внесение поправок в Венскую конвенцию или же потребуется только включение соответствующей рекомендации в Сводную резолюцию о безопасности дорожного движения (СР.1).

iii) Определение мопедов и мотоциклов

Документация: TRANS/WP.1/2000/41

23. Рабочая группа отметила комплексный характер данного вопроса и необходимость тщательного рассмотрения различных подходов к разработке определений. В частности, надлежит принимать во внимание работу, проводимую в рамках ЕС, с подключением Всемирного форума по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29), особенно что касается противоугонных средств. В любом предложении должны также

учитываться долгосрочные последствия внесения изменений в определение, например в плане прохождения подготовки и выдачи водительских удостоверений.

24. Рабочая группа поблагодарила бывшего делегата Бельгии за подготовку предложения по поправкам к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении, в отношении определений мопедов и моторизованных квадрициклов, и поручила небольшой группе (Бельгия, Италия и МАЗМ под председательством Бельгии) подготовить для ее следующей сессии более подробное и развернутое предложение, включая рассмотрение последствий, с которыми могло быть сопряжено внесение таких изменений.

iv) Поведение на пешеходных переходах

Документация: TRANS/WP.1/1998/4

25. На своей тридцать четвертой сессии Рабочая группа напомнила о том, что она обсуждала вопрос о поведении на пешеходных переходах на тридцать первой сессии, но с учетом последних изменений, касающихся пешеходных переходов в некоторых странах - членах ЕЭК, решила рассмотреть возможность возобновления обсуждений по данному вопросу, используя в качестве основы документ TRANS/WP.1/1998/4.

26. Рабочая группа в целом высказалась за возобновление рассмотрения данной темы и поручила секретариату опубликовать к ее следующей сессии последнюю резолюцию, принятую ЕКМТ по этому вопросу. Она также предложила странам-членам направить в секретариат краткую справку о национальном законодательстве, с тем чтобы соответствующий документ мог быть издан к ее следующей сессии.

d) Международные водительские удостоверения

Документация: TRANS/WP.1/2000/23; TRANS/WP.1/2000/22

27. Рабочая группа приняла к сведению дополнительную информацию по реестру ассоциаций, уполномоченных выдавать МВУ, которая была получена от Исламской Республики Иран, Республики Молдова и Швеции (TRANS/WP.1/1999/6/Add.3), и предложила странам, которые еще не сделали этого, направить в секретариат соответствующие адреса, с тем чтобы можно было окончательно заполнить реестр.

28. Рабочая группа рассмотрела предложение (TRANS/WP.1/2000/23), подготовленное небольшой группой по водительским удостоверениям (Болгария, Израиль, Испания,

Люксембург, Российская Федерация, Франция и МАЗМ под председательством Российской Федерации). Она утвердила план работы небольшой группы, исключив лишь предполагаемый срок реализации, намеченный на июль 2002 года, применительно к пункту 5, касающемуся подготовки предложений, связанных с отказом от международного водительского удостоверения и переходом на единый образец НВУ.

29. Что касается вопросника, содержащегося в документе TRANS/WP.1/2000/23, то Рабочая группа решила добавить вопросы относительно того, должны ли страны выдавать МВУ гражданам других стран, которые на временной или постоянной основе обосновались в этой стране, или будут ли они готовы делать это.

30. Рабочая группа поручила секретариату доработать вопросник в координации с Председателем небольшой группы и препроводить его всем Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов.

31. Рабочая группа приняла к сведению обеспокоенность в отношении взаимного признания водительских удостоверений, выраженную в документе, представленном Бельгией (TRANS/WP.1/2000/22), и пришла к мнению, что соответствующие проблемы будут охвачены в рамках намечаемой небольшой группой работы по водительским удостоверениям.

е) Прочие вопросы

і) Лица, передвигающиеся на роликовых досках, роликовых коньках и т.д.

Документация: TRANS/WP.1/2000/24; TRANS/WP.1/2000/42

32. Рабочая группа признала, что наличие лиц, передвигающихся на роликовых досках, роликовых коньках, а в последнее время и на самокатах, представляет собой проблему с точки зрения безопасности дорожного движения. Данная проблема является более актуальной в отдельных странах-членах, однако это модное увлечение может быстро распространиться и на другие страны.

33. Рабочая группа приняла к сведению национальную информацию по данному вопросу, содержащуюся в документах TRANS/WP.1/2000/24 и TRANS/WP.1/2000/42. Она решила продолжить рассмотрение этой проблемы с целью возможного включения соответствующей рекомендации в Сводную резолюцию (СР.1).



34. Рабочая группа поручила секретариату запросить у государств-членов информацию относительно существующих правил, проблем в плане безопасности дорожного движения, с которыми сопряжено наличие такой группы лиц, проводимых исследований, а также возможных путей решения проблемы и представить к следующей сессии Рабочей группы соответствующий документ.

ii) Пешеходы

Документация: TRANS/WP.1/2000/25

35. Рабочая группа приняла к сведению документ, представленный Бельгией, в котором затрагивается проблема, возникающая в связи с положениями пункта 5 статьи 20 ("Предписания, касающиеся пешеходов") Венской конвенции о дорожном движении относительно того, каким краем проезжей части следует пользоваться группам пешеходов при отсутствии тротуара, и отметила, что, возможно, в Конвенцию потребуется внести соответствующую поправку.

36. Рабочая группа предложила делегату Бельгии сформулировать предложение по поправке к Конвенции, если он считает это необходимым. В противном случае она решила исключить данный вопрос из повестки дня.

iii) Номерной знак и отличительный знак

Документация: TRANS/WP.1/2000/26

37. Рабочая группа рассмотрела предложение Международного туристского альянса и Международной автомобильной ассоциации (МТА/ФИА) по внесению в Конвенцию о дорожном движении 1968 года поправки, предусматривающей размещение на номерном знаке транспортного средства отличительного знака.

38. Рабочая группа в принципе согласилась с этим предложением, однако пришла к мнению, что оно должно быть не столь детализированным и допускать бóльшую степень гибкости в отношении размеров. Она также предложила рассмотреть вопрос об использовании контрастных цветов, с тем чтобы размещаемый на номерном знаке отличительный знак был лучше виден.

39. Рабочая группа предложила МТА/ФИА представить к ее тридцать шестой сессии новое упрощенное предложение.

iv) Использование дневных ходовых огней

40. Рабочая группа решила, что данный вопрос требует дальнейшего рассмотрения и что желательно выработать единый общеевропейский подход. Был сделан вывод о необходимости наличия информации о действующих национальных правилах и существующей практике использования дневных ходовых огней. Делегат Швейцарии предложил подготовить соответствующий вопросник, который будет переведен силами секретариата и распространен среди государств-членов.

41. На основании полученных результатов Рабочая группа примет решение относительно целесообразности учреждения небольшой группы для проведения работы по данному вопросу и, при необходимости, представит WP.29 свой доклад.

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И  
О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2)

Документация: TRANS/SC.1/294/Rev.5; TRANS/SC.1/295/Rev.3

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

a) Пешеходы

Документация: TRANS/WP.1/2000/27

42. Ввиду того, что этот документ в переводе на русский и французский языки не был предоставлен делегатам заблаговременно до начала заседания, Рабочая группа решила отложить рассмотрение нового проекта по вопросу о безопасности пешеходов до своей тридцать шестой сессии.

43. Рабочая группа предложила своим членам направить в секретариат письменные замечания по этому документу и поручила секретариату подготовить новый проект, исключив из него текст, который в настоящее время заключен в квадратные скобки, и добавив в раздел d) "Пешеходные переходы" замечание Международной федерации пешеходов (МФП).

b) Помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий

Документация: TRANS/WP.1/2000/28

44. Рабочая группа выразила признательность небольшой группе (Израиль, Франция, МФОКК, ЕФЖДТП под председательством Франции) за подготовку нового проекта по оказанию помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (TRANS/WP.1/2000/28), в котором учтены изменения, предложенные Рабочей группой на ее тридцать четвертой сессии.

45. Рабочая группа утвердила новый текст со следующими замечаниями: в пункте а) раздела А исключить "(т.е. вдоль основных дорог, автомагистралей, в наиболее опасных с точки зрения дорожно-транспортных происшествий местах)"; перенести последнее предложение пункта а) раздела А в пункт с) раздела А и изменить его следующим образом: "Повсеместно поощрять использование всех других средств вызова экстренной помощи"; изменить пункт б) раздела А следующим образом: "Ввести международно признанный бесплатный номер для вызова экстренной помощи, а до его введения оповещать о национальном номере вызова экстренной помощи с использованием соответствующих средств, в том числе плакатов, устанавливаемых в пунктах пересечения границы"; в пункте d) раздела А исключить "(и сообщать в ходе подготовки для получения водительского удостоверения)"; изменить фразу "характере и последствиях дорожно-транспортного происшествия" на "о месте и обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия"; изменить последнюю фразу, заключенную в скобки, следующим образом: "(в том числе, например, о количестве раненых и серьезности их ранений, людях, которые не в состоянии выбраться из транспортного средства, количестве транспортных средств, вовлеченных в аварию, о возгорании транспортных средств и т.д.)"; объединить пункты а) и б) раздела В следующим образом: "а) Обучать участников дорожного движения (например, в ходе подготовки для получения водительского удостоверения) методам надежного обеспечения безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия и соответствующей сигнализации (т.е. треугольники, фонари, дорожные знаки в виде конусов) и методам предупреждения и предотвращения дополнительных осложнений"; в пункте b) раздела С изменить первое предложение следующим образом: "Ввести соответствующую профессиональную подготовку и обеспечивать проведение периодических мероприятий с целью закрепления знаний..."; в пункте d) раздела С исключить ссылку на правила дорожного движения, но сохранить ссылку на атласы автомобильных дорог; в пункте а) раздела D исключить фразу "насколько это возможно"; в пункте d) раздела D добавить предложение следующего содержания: "Поощрять организацию и техническое оснащение групп добровольцев из числа профессиональных медицинских работников, которых можно было бы оперативно вызвать на место дорожно-транспортного происшествия для оказания жертвам неотложной помощи".

46. Рабочая группа поручила небольшой группе подготовить к ее следующей сессии новый проект, но уже без использования квадратных скобок и текста, выделенного жирным шрифтом, и договорилась, что тогда же будет утвержден и окончательный текст.

47. Рабочая группа решила рассмотреть на своей следующей сессии вопрос о том, как поступать с первоначальными проектами предложений после утверждения окончательного текста в сокращенном варианте для его включения в СР.1. В целях сохранения результатов работы, которые могли бы пригодиться на более позднем этапе, было предложено либо включать полные варианты предложений в СР.1 в качестве приложения, либо сводить их в отдельный документ.

с) Технические осмотры

Документация: TRANS/WP.1/2000/3

48. На своей тридцать четвертой сессии Рабочая группа рассмотрела предложение Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС) о пересмотре приложения 2 к СР.1 о периодических осмотрах транспортных средств - проверки, которые должны проводиться (TRANS/WP.1/2000/3). Однако Рабочая группа сочла, что его содержание является сугубо техническим и что WP.1 не может принять по нему решение самостоятельно, и в этой связи запросила мнение WP.29. Рабочая группа обсудила возможность включения колонки 1 указанного документа в СР.1, а остальных разделов о конструкции автотранспортных средств - в СР.3.

49. Рабочая группа была проинформирована о том, что WP.29 отклонил предложение о перенесении требований, касающихся технических осмотров, в СР.3, однако решил рассмотреть в ходе своей сто двадцать третьей сессии в марте 2001 года предложение МКТАС с целью его принятия и последующей передачи окончательного текста WP.1 (TRANS/WP.29/735, пункты 105 и 106).

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

d) Использование знаков, предупреждающих о дорожных работах

Документация: TRANS/WP.1/2000/29

50. Поскольку документ TRANS/WP.1/2000/29 в переводе на русский и французский языки к моменту проведения заседания распространен не был, Рабочая группа решила

рассмотреть предложения относительно использования знаков, предупреждающих о дорожных работах, на своей тридцать шестой сессии.

51. Членам было предложено направить в секретариат письменные замечания по документу TRANS/WP.1/2000/29.

#### ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ 1997 ГОДА

Документация: JMTE/2000/8

52. Рабочая группа заслушала информацию о процессе осуществления последующей деятельности в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде и Лондонской конференции по окружающей среде и здоровью. В частности, была представлена информация о третьей сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде, состоявшейся в Женеве 6 июня 2000 года.

53. Что касается процесса осуществления последующей деятельности в контексте Лондонской конференции, то Председатель проинформировал Рабочую группу о возможных намечаемых поправках к Европейским соглашениям, дополняющим Венские конвенции, которые касаются пешеходов и велосипедистов.

#### ОЦЕНКА ТРЕТЬЕЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК

Документация: TRANS/WP.1/2000/30 и Add.1; TRANS/WP.1/2000/31;  
TRANS/WP.1/2000/42

54. Рабочая группа приняла к сведению информацию о результатах кампаний, проведенных в рамках третьей Недели безопасности дорожного движения, полученную в письменном виде от Азербайджана, Беларуси, Болгарии, Латвии, Польши, Российской Федерации, Словакии, Турции, Украины и Швеции (TRANS/WP.1/2000/30 и Add.1), а также представленную в ходе сессии другими странами.

55. Рабочая группа также приняла к сведению Заявление ЕКМТ по вопросу о безопасности уязвимых участников дорожного движения, воспроизводимое в документе TRANS/WP.1/2000/31, в котором содержится обращенный ко всем странам призыв обеспечить выполнение триады резолюций ЕКМТ, касающихся велосипедистов, пешеходов и мотоциклистов.

56. Рабочая группа поблагодарила все страны, которые организовали проведение соответствующих кампаний в рамках третьей Недели безопасности дорожного движения. Она также отметила, что некоторыми странами было принято решение организовать кампании продолжительностью в один месяц или даже один год, которые, возможно, еще не завершены, и что любые статистические данные, полученные по результатам таких кампаний, возможно, будут представлены не раньше следующего года.

57. Рабочая группа согласилась с тем, что после любой кампании, аналогичной третьей Неделе безопасности дорожного движения, важно проводить оценку результатов и выявлять преимущества, связанные с ее проведением под эгидой Организации Объединенных Наций. Рабочая группа просила тех членов, которые еще не сделали этого, направить в секретариат информацию о результатах их соответствующих кампаний.

58. Рабочая группа решила вновь рассмотреть эти результаты на своей тридцать шестой сессии и принять решение относительно целесообразности проведения в ходе ее тридцать седьмой сессии семинара продолжительностью в полдня для оценки третьей Недели безопасности дорожного движения.

#### СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

Документация: TRANS/WP.1/70; TRANS/WP.1/71 и Corr.1; TRANS/WP.1/73; TRANS/WP.1/2000/32; TRANS/WP.1/2000/33; TRANS/WP.1/2000/34; TRANS/WP.1/2000/37

59. Согласно договоренности, достигнутой в процессе утверждения повестки дня, в будущем данный пункт будет обсуждаться только один раз в год. Рабочая группа отложила рассмотрение выпущенных документов до своей следующей сессии.

#### ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

60. Рабочая группа напомнила, что на своей тридцать третьей сессии она просила правительства Германии и Нидерландов подготовить к тридцать шестой сессии документ о методах будущей деятельности Рабочей группы в области информатики и безопасности дорожного движения.

61. Рабочая группа была поставлена в известность о том, что была запрошена информация, касающаяся проводящегося в рамках КОСТ (Европейское сотрудничество в области научно-технических исследований) исследования по вопросу об избыточной

визуальной информации для водителей, которая будет представлена Рабочей группе на одной из будущих сессий.

## РАССМОТРЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ ПОДХОДОВ К РАБОТЕ НАД ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1998/3/Rev.1; TRANS/WP.1/1999/5 и Add.1

62. Согласно договоренности, достигнутой в процессе утверждения повестки дня, Рабочая группа решила, что данный вопрос будет рассматриваться только один раз в год, причем в следующий раз - на ее тридцать шестой сессии в апреле 2001 года.

## СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

Документация: TRANS/AC.7/2; TRANS/WP.1/2000/35; TRANS/WP.1/2000/36; TRANS/WP.1/2000/39

63. Рабочая группа приняла к сведению доклад Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, первая сессия которой состоялась в Женеве 10 и 11 июля 2000 года (TRANS/AC.7/2). Рабочая группа была проинформирована о том, что вторая сессия этой группы состоится 10-11 октября 2000 года. Как намечается, Многопрофильная группа утвердит свои рекомендации в 2001 году, а Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят четвертой сессии в феврале 2002 года препроводит их своим вспомогательным органам, в том числе WP.1, для принятия соответствующих мер.

64. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/WP.1/2000/36, в котором содержатся существующие положения Венских конвенций и Европейских соглашений, относящиеся к аспектам обеспечения безопасности в туннелях.

65. На своей шестьдесят второй сессии (15-17 февраля 2000 года) Комитет по внутреннему транспорту утвердил решение Бюро о перечне вспомогательных органов, у которых развиваются контакты с частным сектором (SC.1, SC.2, SC.3, WP.1, WP.11, WP.15, WP.24, WP.29, WP.30), и просил эти органы дать оценку таким контактам, а также представить Комитету информацию относительно возможных путей более эффективного использования этих контактов в целях улучшения работы данных органов. Рабочая группа отложила рассмотрение этого вопроса до своей следующей сессии.

66. Рабочая группа была проинформирована о том, что на совещании 5 июня 2000 года Бюро Комитета по внутреннему транспорту обсудило идею проведения встречи "за круглым столом" по вопросу о безопасности дорожного движения параллельно с будущей сессией Комитета по внутреннему транспорту. Вместе с тем было решено, что, прежде чем принимать окончательное решение, следует запросить мнение WP.1.

67. Рабочая группа внимательно рассмотрела предложение Бюро КВТ. Она пришла к мнению, что организация совещания за "круглым столом" требует весьма тщательного планирования и что выполнить эту работу к следующей сессии КВТ, которая должна быть проведена в феврале 2001 года, не представляется возможным. Участники высказали сомнения по поводу потенциальных выгод для КВТ, связанных с проведением совещания за "круглым столом", и сочли, что в порядке обеспечения заинтересованности надлежит наметить новую и перспективную тему.

68. Рабочая группа приняла к сведению просьбу Бюро Комитета по внутреннему транспорту относительно того, чтобы каждый вспомогательный орган Комитета рассмотрел правовые документы, относящиеся к сфере его компетенции, и установил те из них, которые нуждаются в обновлении. Рабочая группа рассмотрела документ TRANS/WP.1/2000/36, в котором приводится перечень правовых документов, относящихся к ведению WP.1. Она сочла полезной содержащуюся в нем информацию, особенно относительно того, Договаривающимися сторонами каких правовых документов являются конкретные страны, и поручила секретариату ежегодно обновлять и издавать такой документ.

69. На сессии Рабочей группы присутствовали представители Комитета ИСО по карточкам и удостоверениям личности (ИСО SC17/WG10), которые выступили по данному пункту. Председатель SC17/WG10 г-н Джон Родакис пояснил, что SC17 занимается разработкой международного стандарта применительно к водительскому удостоверению в виде идентификационной карточки и желала бы наладить взаимодействие в этой области с WP.1. Он обосновал целесообразность установления сотрудничества между ИСО SC17/WG10 и WP.1 и осветил потенциальные возможности такого сотрудничества; соответствующая письменная информация была представлена Рабочей группе в документе TRANS/WP.1/2000/39.

70. Рабочая группа в принципе согласилась с желательностью налаживания взаимодействия между обеими группами и целесообразностью того, чтобы представитель ИСО SC17/WG10 присутствовал на будущих заседаниях WP.1 при обсуждении соответствующих пунктов, касающихся водительских удостоверений, и представлял



Рабочей группе соответствующие документы. Рабочая группа также решила прилагать усилия по направлению своего представителя на заседания ИСО SC17/WG10.

## ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Документация: TRANS/WP.1/2000/40

71. Рабочая группа рассмотрела предложение Европейской комиссии относительно введения дорожного знака, предупреждающего об участках дороги повышенной опасности. Хотя некоторые члены и высказали сомнения по поводу использования такого знака, Рабочая группа просила Комиссию подготовить к следующей сессии Рабочей группы более подробное и развернутое предложение и просила также своих членов представить любую имеющуюся на национальном уровне информацию о практике или опыте использования таких знаков в их странах.

72. Внимание Рабочей группы было обращено на тот факт, что на французском языке ее название звучит как "Groupe de travail de la sécurité de la circulation" без какого-либо упоминания о дорожной ("routière") безопасности. Использование такого названия было логичным, когда Рабочая группа отчитывалась перед Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) через Основную рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1.). Однако теперь, когда WP.1 подотчетна непосредственно КВТ, необходимо внести изменение в название Рабочей группы на французском языке с целью его уточнения.

73. Рабочая группа решила, что ее название на французском языке должно звучать следующим образом: "Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières".

74. В рамках данного пункта Рабочая группа выразила признательность своему секретарю г-ну Ежи Витковскому, который в конце октября выходит на пенсию. Она высоко оценила работу, сделанную им для Рабочей группы, и тот вклад, который он внес в деятельность в области безопасности дорожного движения и автомобильного транспорта в рамках двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций. Рабочая группа также выразила признательность долгое время исполнявшему свои обязанности прежнему представителю Бельгии г-ну Арману Тиммермансу, который на протяжении ряда лет вносил ценный вклад в деятельность Рабочей группы.

75. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее тридцать шестую сессию планируется провести 3-6 апреля 2001 года. Участникам было предложено представить документацию для этой сессии к 15 декабря 2000 года.

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОЕЗДКА ВО ФРИБУР

76. 5 октября члены Рабочей группы совершили техническую поездку во Фрибур, организованную швейцарским Федеральным управлением транспорта. В ходе этой технической поездки им представилась возможность непосредственно на месте осмотреть перекрестки с круговым движением, искусственные неровности для ограничения скорости, велосипедные полосы движения и велосипедные дорожки, а также прочие приспособления для регулирования дорожного движения, призванные обеспечить более высокий уровень безопасности. Члены Рабочей группы также посетили оперативный центр дорожной полиции кантона Фрибур. Вечером в информационном центре энергетической системы "Электроброк" состоялась демонстрация экспериментального оборудования для уличного освещения, и перед членами Рабочей группы выступил директор швейцарского Федерального управления транспорта г-н Оливье Мишо.

77. Рабочая группа поблагодарила швейцарское Федеральное управление транспорта за организацию этой технической поездки, и в особенности своего Председателя г-на Бернара Периссета, который проделал столь напряженную работу по обеспечению успеха данного мероприятия.

## УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

78. Рабочая группа решила, на экспериментальной основе, утвердить доклад о работе ее тридцать пятой сессии в начале своей тридцать шестой сессии. Она решила, что после окончания сессии этот доклад будет доработан секретариатом в консультации с Председателем, заместителями Председателя, Председателем Специальной группы экспертов по правовым вопросам и председателями небольших групп.

79. Рабочая группа утвердила подготовленный секретариатом перечень решений, принятых Рабочей группой на ее тридцать пятой сессии по пунктам повестки дня, касающимся работы в области законодательства.

---

## Приложение

### Предложенные поправки к Венским конвенциям и к дополняющим их Европейским соглашениям, принятые Рабочей группой

#### A. КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

##### I. Статья 1: Определения

«Включить новый подпункт g-бис) следующего содержания:

"g-бис) термин "велосипедная полоса движения" означает полосу проезжей части, предназначенную для велосипедистов. Велосипедная полоса движения отделяется от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки в соответствии со статьей 26-бис Конвенции о дорожных знаках и сигналах;"»

«Включить новый подпункт g-тер) следующего содержания:

"g-тер) термин "велосипедная дорожка" означает отдельную дорогу или часть дороги, предназначенную для велосипедистов и обозначенную соответствующим знаком. Велосипедная дорожка конструктивно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги;"»

##### II. Статья 11: Обгон и движение в рядах

«Включить новый подпункт 1 с) следующего содержания:

"с) В рамках национального законодательства велосипедистам и водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено объезжать стоящие или медленно движущиеся транспортные средства со стороны, соответствующей направлению движения, при наличии достаточного места"»

##### III. Статья 16: Изменение направления движения

«Изменить статью 16.1 b) следующим образом:

"b) Если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии что Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным

двигателем, позволяющие им изменять направление движения, например, путем пересечения перекрестка в два отдельных этапа, - приблизиться, насколько это возможно, к оси проезжей части на дорогах с двусторонним движением или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения на дорогах с односторонним движением, а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, - совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения".»

«Изменить статью 16.2 следующим образом:

"2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить пользователей дороги, движущихся по проезжей части или по другим частям той же дороги, с которой он собирается выехать".»

#### IV. Статья 18: Перекрестки и обязанность уступить дорогу

«Добавить в конце статьи 18.4 а) следующий текст:

"если только перекресток с круговым движением не обозначен с помощью знака D, 3 в сочетании со знаками B, 1 или B. 2. причем в этом случае водитель, находящийся на перекрестке с круговым движением, пользуется преимущественным правом проезда".»

#### VI. Статья 23: Остановка и стоянка

«Изменить последнее предложение статьи 23.1 следующим образом:

"В населенных пунктах и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, велосипедных полосах движения, полосах, предназначенных для движения автобусов, дорожках для всадников, дорожках для пешеходов, тротуарах или на обочинах, специально предназначенных для движения пешеходов, за исключением случаев, разрешенных национальным законодательством".»

«Изменить статью 23.6 следующим образом:

"6. Ни одно из положений настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся сторонам или их территориальным подразделениям вводить иные предписания о стоянке или остановке или предусматривать собственные

предписания, касающиеся остановки и стоянки велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем".»

VII. Статья 27: Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов

«Изменить статью 27.4 следующим образом:

"При наличии велосипедных полос движения или велосипедных дорожек Договаривающиеся стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедных полос движения или велосипедных дорожек. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной полосе движения или велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. Национальное законодательство должно определить, при каких условиях другие участники дорожного движения могут использовать велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки, или пересекать их, обеспечивая при этом постоянную безопасность велосипедистов".»

VIII. Статья 41. Водительские удостоверения

«Изменить статью 41.2 следующим образом:

"Договаривающиеся стороны будут признавать:

a) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из национальных языков, либо если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

b) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции; и

c) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 7 к настоящей Конвенции, при условии, что оно предъявляется вместе с соответствующим национальным водительским удостоверением,

действительным на своей территории для управления транспортным средством, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выданы удостоверения, при условии, что указанные удостоверения являются

действительными и что они выданы другой Договаривающейся стороной или одним из ее территориальных подразделений либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся стороной. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя".»

**В. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, ДОПОЛНЯЮЩЕЕ КОНВЕНЦИЮ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ**

**I. Пункт 12 приложения (К статье 13 Конвенции)**

«Изменить пункт 12 следующим образом:

"12. К статье 13 Конвенции (Скорость и дистанция)

**Пункт 6**

Этот пункт, включая его подпункты а) и б), следует читать:

"Вне населенных пунктов ... (далее по тексту)".»

**II. Пункт 18 приложения (К статье 23 Конвенции)**

«Изменить подпункт 23.3 а) i) следующим образом:

"i) на расстоянии менее 5 м перед пешеходными переходами и переездами для велосипедистов, на пешеходных переходах, на переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах".»

**III. Пункт 20 приложения (К статье 27 Конвенции)**

«Изменить текст, относящийся к пункту 4, следующим образом:

"Водителям велосипедов с подвесным двигателем может быть разрешено передвигаться по велосипедной полосе движения или велосипедной дорожке и, при необходимости, запрещено передвигаться по проезжей части вне велосипедной полосы движения или велосипедной дорожки. Национальное законодательство должно определить, при каких условиях другие участники дорожного движения могут использовать велосипедные полосы движения или велосипедные дорожки либо пересекать их, обеспечивая при этом постоянную безопасность велосипедистов".»

## С. КОНВЕНЦИЯ О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ

### I. Статья 1: Определения

«Включить новый подпункт е-бис) следующего содержания:

"е-бис) термин "велосипедная полоса движения" означает полосу проезжей части, предназначенную для велосипедистов. Велосипедная полоса движения отделяется от остальной проезжей части с помощью продольной дорожной разметки в соответствии со статьей 26-бис настоящей Конвенции;"»

«Включить новый подпункт е-тер) следующего содержания:

"е-тер) термин "велосипедная дорожка" означает отдельную дорогу или часть дороги, предназначенную для велосипедистов или обозначенную соответствующим знаком. Велосипедная дорожка конструктивно отделяется от других дорог или от других элементов одной и той же дороги;"»

### II. Статья 13.2 (Знаки, обозначающие населенные пункты)

«Изменить статью 13.2 следующим образом:

"Знаки, обозначающие обязательное предписание, установленные рядом со знаком, указывающим начало населенного пункта, или непосредственно после него, означают, что эти предписания применяются во всем населенном пункте, за исключением случаев, когда другие знаки, установленные на некоторых участках дорог населенного пункта, содержат иное предписание"»

### III. Статья 26-бис: (Разметка полос движения)

«Изменить пункт 1 статьи 26-бис следующим образом:

"Разметка полос движения, предназначенных для некоторых категорий транспортных средств, включая велосипедные полосы движения, производится линиями, которые должны четко отличаться от других сплошных или прерывистых линий на проезжей части главным образом своей шириной, которая должна быть больше, и более короткими промежутками между штрихами"»

---