



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/78
23 October 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

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

(10-14 сентября 2001 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою тридцать седьмую сессию в Женеве 10-14 сентября 2001 года. В ее работе участвовали представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Эстонии.

На сессии были также представлены Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Международная организация по стандартизации (ИСО).

В работе сессии участвовали также представители следующих неправительственных организаций: Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Европейской федерации ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной федерации пешеходов (МФП), Международной ассоциации

заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной автодорожной федерации (МАФ) и Международной организации по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессия состояла из двух частей: первая часть (10 сентября) под председательством Директора Отдела транспорта ЕЭК г-на Хосе Капела Феррера была полностью посвящена оценке третьей Недели безопасности дорожного движения (1-7 мая 2000 года); вторая часть (11-14 сентября) была посвящена непосредственно работе WP.1. В отсутствие Председателя и двух заместителей Председателя, которые не смогли участвовать в совещании, их обязанности совместно исполняли г-н Гуннар Хоэль (Норвегия) и г-н Пим Хол (Нидерланды), которые были временно назначены на эти должности Рабочей группой.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ *(Пункт 1 повестки дня)*

(Документ: TRANS/WP.1/77)

3. Повестка дня была утверждена без изменений.

ОЦЕНКА ТРЕТЬЕЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

(Пункт 2 повестки дня)

(Документация: TRANS/WP.1/2000/30 и Add.1, TRANS/WP.1/2000/42, TRANS/WP.1/2001/11 и Add.1, TRANS/WP.1/2001/27 и неофициальные документы № 3, 3-бис и 3-тер текущей сессии)

4. В ходе своей шестьдесят третьей сессии (13-15 февраля 2001 года) Комитет по внутреннему транспорту счел, что крайне необходимо, с одной стороны, приступить к анализу итогов третьей Недели безопасности дорожного движения, а также к оценке значения этого мероприятия как кампании, которая проводится под эгидой Организации Объединенных Наций, и, с другой стороны, изучить возможности организации в будущем других подобных мероприятий на более регулярной основе и/или в течение более продолжительного времени.

На своей тридцать шестой сессии (3-6 апреля 2001 года) WP.1 решила посвятить такой оценке целый день (10 сентября 2001 года) и с этой целью создать небольшую неофициальную группу для подготовки данного совещания. По окончании совещания

вышеупомянутой группы, состоявшегося 3 июля 2001 года, секретариат направил государствам - членам ЕЭК ООН перечень вопросов для обсуждения, а также вопросник (письмо 2001/TRANS/3751 от 23 июля 2001 года).

Оценка проводилась в соответствии с подготовленным перечнем вопросов для обсуждения, названия тем которого выделены ниже курсивом и жирным шрифтом.

5. *Анализ итогов третьей Недели безопасности дорожного движения*

На основе письменной информации, переданной 18 государствами-членами (документы TRANS/WP.1/2000/30 и Add.1, TRANS/WP.1/2000/42 и TRANS/WP.1/2001/11 и Add.1) по завершении кампании, и анализа 14 ответов на вопросник секретариат ознакомил участников с общими итогами этой Недели безопасности дорожного движения, обобщенными в таблицах неофициальных документов 3, 3-бис и 3-тер тридцать седьмой сессии и в документе TRANS/WP.1/2001/27. Поблагодарив секретариат за представленную информацию, WP.1 пришла к выводу, что эта кампания позитивно или весьма позитивно отразилась на ситуации в большинстве стран, которые направили сведения. Главным образом речь идет о странах центральной и восточной Европы, СНГ и двух государствах Европейского союза. Со своей стороны представитель ЕФЖДТП выразил сожаление по поводу того, что страны Союза проявили незначительный интерес к этой кампании.

6. *Соображения на будущее*

Участники сочли, что проведение кампании под эгидой ООН представляется весьма полезным, однако необходимо укрепить роль ООН в сфере безопасности дорожного движения. Для более широкого пропагандирования деятельности ЕЭК ООН в этой области г-н Капел Феррер подчеркнул, что для секретариата крайне важно иметь список адресов различных средств массовой информации (печатных изданий, радиостанций, телевизионных станций) в странах ЕЭК. С этой целью членов WP.1 просили направить в секретариат список адресов своих средств массовой информации с указанием также адресов электронной почты, по которым можно было бы отправлять подготовленные секретариатом пресс-релизы.

Рабочая группа WP.1 также одобрила предложение о продолжении проведения кампаний по безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН, которые должны базироваться на перечисленных ниже принципах:

- Необходимо выбирать достаточно широкую тему, которая позволила бы государствам-членам на гибкой основе адаптировать ее к собственным потребностям. Эту тему должна определять WP.1.
- Термин "Неделя безопасности дорожного движения" следует использовать и впредь, поскольку он уже воспринимается как закрепившееся наименование.
- В качестве компромисса между предложениями об организации более длительных и более регулярных кампаний и предложениями о проведении подобных кампаний в их нынешнем виде было решено организовывать Неделю безопасности дорожного движения каждые четыре года. Таким образом, четвертая Неделя безопасности дорожного движения будет проведена в 2004 году.
- Было бы желательно созвать организационный семинар в Женеве непосредственно перед четвертой Недель безопасности дорожного движения с участием высокопоставленных должностных лиц из национальных администраций, занимающихся вопросами безопасности дорожного движения, представителей университетов и т.п.
- Для повышения эффективности национальных кампаний и обеспечения их более четкой координации следовало бы также привлечь к подготовке четверной Недели безопасности дорожного движения сотрудников по связям с общественностью из соответствующих министерств.

7. Роль секретариата ЕЭК ООН

В дополнение к мероприятиям, уже проведенным секретариатом (выпуск брошюр, помещение информации в Интернете, организация семинаров, издание пресс-релизов и т.д.), рекомендовалось повысить уровень координации деятельности секретариата, в частности в том, что касается обмена информацией о кампаниях по безопасности дорожного движения, ежегодно организуемых государствами-членами. В этой связи к странам была обращена просьба направить в секретариат краткую информацию (не более одной страницы) о своих кампаниях на одном из официальных языков ЕЭК ООН. Предлагалось также, чтобы секретариат направил официальное письмо министрам, ответственным за безопасность дорожного движения, с целью проинформировать их о следующей Неделе безопасности дорожного движения и призвать их принять в ней активное участие.

8. Сфера охвата следующей кампании по безопасности дорожного движения ЕЭК ООН

Было решено ограничить сферу охвата будущих кампаний по безопасности дорожного движения регионом ЕЭК ООН, но соответствующим образом информировать о них другие региональные комиссии ООН. Г-н Капел Феррер согласился поднять этот вопрос на совещании директоров отделов транспорта всех региональных комиссий, которое состоится в Бангкоке в январе 2002 года.

9. Возможные партнеры, финансирование

Рабочая группа согласилась с тем, чтобы было бы весьма полезным привлечь к участию в будущих кампаниях по безопасности дорожного движения других партнеров, таких, как ЕКМТ, Европейский союз, Рабочая группа GRSP, а также частный сектор, а именно страховые компании, автомобильные клубы и автомобилестроителей.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ТРИДЦАТЬ ШЕСТОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (Пункт 3 повестки дня)

(Документация: TRANS/WP.1/76 и Corr.1)

10. Доклад о работе тридцать шестой сессии был утвержден с оговоркой о замене в подпункте е) ii) пункта 1 приложения I (новая глава СР.1 о безопасности пешеходов) слов "Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах" словами "Европейском соглашении, дополняющем Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах". Представитель МАФ поблагодарил секретариат за корректировку редакции текста доклада.

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

(Документация: TRANS/WP.1/2001/36)

11. Секретариат проинформировал WP.1 о новых странах, присоединившихся к этим правовым документам в период после тридцать пятой сессии. В частности, Югославия (в порядке правопреемства) стала договаривающейся стороной всех вышеуказанных документов, включая Протокол к этим документам), а также Европейского соглашения относительно разметки дорог, а Грузия - Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

а) Рекомендации Специальной группы экспертов по правовым вопросам
(Пункт 4 а) повестки дня)

(Документация: TRANS/WP.1/2001/23 и Add.1, TRANS/WP.1/2001/6, TRANS/WP.1/2000/20, неофициальный документ № 3 тридцать шестой сессии (отличительные знаки))

12. На своей тридцать шестой сессии Рабочая группа просила Специальную группу экспертов по правовым вопросам (Люксембург, Норвегия, Российская Федерация и Швейцария под председательством Норвегии) изучить или вновь проанализировать уже рассмотренные юридические аспекты принятых WP.1 предложений, касающихся, в частности, преимущественного права проезда на перекрестках с круговым движением, поведения на пешеходных переходах, размещения отличительного знака на номерном знаке транспортных средств и использования разметки синего цвета.

Совещание Специальной группы экспертов по правовым вопросам состоялось в Люксембурге 18 и 19 июня 2001 года. WP.1 изучила рекомендации этой группы экспертов (в целом TRANS/WP.1/2001/23) и приняла изложенные ниже решения. Все принятые WP.1 предложения по внесению изменений в юридические документы подробно излагаются в приложении 1 к настоящему докладу.

13. ***Преимущественное право проезда на перекрестках с круговым движением:*** WP.1 утвердила предложения Группы по правовым вопросам, предусматривающие следующее:

- исключение ранее принятой поправки к статье 18 к Венской конвенции о дорожном движении (пункт 1 а) документа TRANS/WP.1/2001/23);
- изменение пункта 3 раздела D в приложении 1 к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, как это указано в пункте 1 b) документа TRANS/WP.1/2001/23. Представитель Российской Федерации просил заменить в тексте на русском языке слово "предписывает" словом "указывает";
- исключение (пункт 3 документа TRANS/WP.1/2001/23) текста пункта 1D, 3 в Европейском соглашении, дополняющем Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, т.е. всего пункта 3 (обязательное круговое движение), предусмотренного в пункте 21 Соглашения.

Представители Германии и Российской Федерации согласились с этими предложениями.

14. **Поведение на пешеходных переходах:** На основе результатов работы, проведенной ЕКМТ (TRANS/WP.1/1998/4, пункт 1.4), и в целях одинакового толкования на всех трех официальных языках ЕЭК ООН английского выражения "using, or about to use" (речь идет о том, чтобы пропустить находящихся на переходе пешеходов) "вступивших или вступающих на переход", содержащегося в пунктах а) и б) статьи 21.2 Венской конвенции о дорожном движении, Группа экспертов по правовым вопросам предложила (см. пункт 9 документа TRANS/WP.1/2001/23) добавить после слов "пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших"... формулировку "или ясно демонстрирующих намерение вступить на переход".

Поскольку из-за различия позиций это предложение не было принято, Международную федерацию пешеходов (МФП) вместе с секретариатом просили представить новые предложения для следующей сессии WP.1.

15. **Отличительные знаки:** Группе по правовым вопросам было поручено изучить в комплексе предложения, которые были приняты в принципе WP.1, за исключением пунктов 3.2 и 3.3 неофициального документа секретариата, подготовленного для тридцать шестой сессии, по существу которых мнения разошлись. Были приняты все предложения, представленные в этой связи Группой по правовым вопросам и содержащиеся в пункте 15 (подпункты а)-о)) документа TRANS/WP.1/2001/23. Вместе с тем WP.1 просила секретариат подготовить для следующей сессии предложение по тексту пункта 15 б), предусматривающего внесение изменения в Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию о дорожном движении. Эта поправка призвана установить также для транспортных средств, зарегистрированных в Европе, обязательное требование о размещении отличительного знака на переднем номерном знаке транспортного средства в том случае, если предусмотрено нанесение отличительного знака на номерном знаке.

Поскольку WP.1 не удалось прийти к какому-либо выводу по двум нерешенным вопросам (пункты 3.2 и 3.3 неофициального документа № 3), касающимся размещения отличительного знака на номерном знаке, их обсуждение было перенесено на следующую сессию.

16. **Разметка синего цвета:** WP.1 согласилась с предложениями Группы по правовым вопросам, содержащимся в пунктах 18, 21 и 22 документа TRANS/WP.1/2001/23. Эти предложения, подготовленные на основе предложений, первоначально представленных Польшей, призваны:

- изменить конец первой фразы пункта 2 статьи 29 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах. Слова "*места разрешенной или ограниченной стоянки*" заменены словами "*места, где стоянка разрешена, но обусловлена некоторыми требованиями или ограничениями (ограничение продолжительности стоянки, плата, категория пользователей и т.д.)*";
- исключить пункт 9 с) vii) главы II раздела С приложения 1 к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах;
- изменить пункт 6 приложения к Протоколу (к статье 29 Конвенции) о дорожной разметке к Европейскому соглашению, дополняющему Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, для того чтобы согласовать его с учетом указанного выше изменения к статье 29.

17. **Водительские удостоверения:** была принята поправка, предложенная к пункту 24 документа TRANS/WP.1/2001/23. Это предложение направлено на согласование текста на трех языках статьи 41.2 b) и с), в которой используется союз "и" либо "или" ("ou" - в тексте на французском языке), что, по мнению Группы по правовым вопросам, не имеет значения. WP.1 одобрила предложение об исключении этих союзов.

b) **Вопросы, переданные Рабочей группе Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)**

(пункт 4 b) повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1997/13, TRANS/SC.1/WP.1/R.140 и Add.1-7, TRANS/WP.1/1998/4)

b) i) **Установка дорожных знаков**

(Документация: TRANS/SC.1/WP.1/R.140/Add. 4 и неофициальный документ № 7 текущей сессии)

18. На своей тридцать шестой сессии Рабочая группа подтвердила решение о том, чтобы поручить небольшой группе (Германия, Дания, Израиль, Испания, Франция, Чешская Республика, МТА/ФИА, МАФ и МОПДТП) провести для представления на ее тридцать седьмой сессии исследование по вопросу о практической осуществимости предложения о согласовании требований по установке дорожных знаков. Представитель Франции согласилась исполнять обязанности Председателя этой группы. Председатель сообщила о том, что, хотя эта группа не смогла собраться в полном составе, она предложила на

первоначальном этапе сосредоточить свою работу на знаках преимущественного права проезда и предупреждающих знаках, для того чтобы выяснить положение в этой сфере. Исходя из этого, небольшая группа подготовила для текущей сессии предварительный проект вопросника (см. неофициальный документ № 7), предложив следующий ориентировочный график работы:

- рассылка проекта вопросника всем делегатам до тридцать восьмой сессии (март 2002 года);
- обсуждение и доработка вопросника на тридцать восьмой сессии (март 2002 года);
- рассылка вопросника государствам-членам в апреле/мае 2002 года с целью получить ответы до 30 июня 2002 года);
- представление ответов на вопросник: сентябрь 2002 года (при наличии достаточного количества ответов);
- представление предварительного проекта документа для обсуждения: апрель 2003 года.

19. Рабочая группа WP.1 поблагодарила представителя Франции за исполнение обязанностей Председателя небольшой группы и саму группу за то, что она так оперативно и эффективно приступила к работе над этим вопросом.

20. Со своей стороны секретариат высказался за то, чтобы изначально вопросник, который будет представлен на следующей сессии WP.1, в ходе которой он будет окончательно сформулирован, был составлен таким образом, чтобы в последующем облегчить обработку ответов.

b) ii) Мобильные телефоны

(Документация: TRANS/WP.1/2001/20, TRANS/WP.1/2001/30, TRANS/WP.1/2001/40 и Corr.1)

21. На своей тридцать шестой сессии Рабочая группа поручила небольшой группе (Германия, Израиль, Испания и Румыния, под председательством Израиля) подготовить рекомендацию об использовании мобильных телефонов во время управления транспортным средством в целях ее включения в Сводную резолюцию CP.1, а также

предложение по внесению поправки в Венскую конвенцию, которая предусматривала бы более общий подход и охватывала бы также другое оборудование, способное отвлекать внимание водителя.

22. Обсудив документ, подготовленный вышеупомянутой небольшой группой (TRANS/WP.1/2001/30) и представленный делегацией Германии в отсутствие ее Председателя, WP.1 просила эту небольшую группу разработать новое предложение в свете последних изменений на уровне Европейского союза.

23. Хотя по вопросу о внесении поправки в Конвенцию, касающейся мобильных телефонов, мнения практически совпадали, ряд делегаций все же высказали оговорки в связи с распространением области применения такого предложения на любое оборудование, способное отвлекать внимание водителя. Вопрос о мобильных телефонах рассматривается также в пункте 5 d) ниже.

b) iii) Определение мопедов и мотоциклов

(Документация: TRANS/WP.1/2000/41, TRANS/WP.1/2001/34)

24. На своей тридцать пятой сессии Рабочая группа рассмотрела предложение о внесении поправки в Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (определение мопедов и моторизованных квадрициклов) (TRANS/WP.1/2000/41), и просила небольшую группу, занимающуюся этим вопросом (Бельгия, Италия и МАЗМ, под председательством Бельгии), подготовить более детальное и полное предложение, отразив в нем, в частности, возможные последствия такого изменения.

25. В отсутствие действующего Председателя документ, подготовленный небольшой группой (TRANS/WP.1/2001/34), был представлен делегатом от МАЗМ, который напомнил, что данные изменения направлены на согласование определений Европейского соглашения, дополняющего Венскую конвенцию, с определениями, фигурирующими в директиве Сообщества 92/61/СЕЕ с поправками. Поскольку ряд делегаций выразили оговорку в связи с этими новыми определениями, которые могут привести к значительным последствиям (в частности, речь идет о моторизованных квадрициклах) для других аспектов (правила дорожного движения и особенно водительские удостоверения), WP.1 предложила этой небольшой группе разработать для ее тридцать восьмой сессии документ с анализом последствий, которые может повлечь за собой включение новых предложенных определений. Кроме того, было сочтено необходимым проконсультироваться с WP.29 по этим определениям. Наконец, она просила секретариат

проинформировать о принятых решениях Бельгию, представитель которой исполняет функции Председателя группы.

с) **Водительские удостоверения**

(Документация: TRANS/WP.1/2001/5 и Add.1 и 2, TRANS/WP.1/2001/29, TRANS/WP.1/2001/32, неофициальный документ № 6 текущей сессии)

26. Представитель Российской Федерации, обеспечивающий функции Председателя небольшой группы (Болгария, Израиль, Испания, Люксембург, Российская Федерация, Румыния, Франция и МАЗМ), внес на рассмотрение от имени отсутствующего действующего Председателя документы о ходе проводимой ею работы. Упомянулось о том, что намеченная цель этой группы заключается в разработке нового приложения б к Венской конвенции о дорожном движении, а также образца единообразного водительского удостоверения. В качестве основы для работы этой небольшой группы, совещания которой проходили в Мадриде в марте 2001 года и в Санкт-Петербурге 30-31 августа 2001 года, использовались ответы на распространенный секретариатом вопросник.

27. Прежде всего WP.1 изучила предложения по итогам мадридского совещания, содержащиеся в документе TRANS/WP.1/2001/32. Все эти предложения были приняты в принципе. Вместе с тем представитель Германии высказал принципиальную оговорку по поводу необходимости требования об использовании НВУ в дополнение к МВУ (см. пункт 1 упомянутого документа). WP.1 поручила Группе по правовым вопросам рассмотреть термины, перечисленные в пунктах 1 и 2 данного документа, в частности целесообразность использования слова "действительный" вместо "соответствующий". Небольшую группу также просили представить предложения относительно изъятия международного водительского удостоверения (МВУ) в случае изъятия национального водительского удостоверения (НВУ), а также включения в Конвенцию минимальных согласованных условий выдачи водительских удостоверений.

28. Кроме того, WP.1 была проинформирована о результатах совещания, состоявшегося в Санкт-Петербурге. Предложения, подготовленные в ходе этого совещания (см. неофициальный документ № 6 на английском и русском языках), будут рассмотрены на тридцать восьмой сессии WP.1. Представитель Франции вызвался оперативно подготовить текст этого документа на французском языке, для того чтобы ускорить процедуру консультаций государств-членов по содержанию этих предложений, к которым должен приступить секретариат. Предельный срок представления замечаний по этим предложениям был установлен на 31 декабря 2001 года. Небольшая группа запланировала

провести совещание в начале марта 2002 года, с тем чтобы разработать новый проект приложения 6 к Венской конвенции.

d) **Знак, обозначающий участок дороги повышенной опасности**

(Документация: TRANS/WP.1/2001/9)

29. На своей тридцать шестой сессии Рабочая группа рассмотрела представленную правительствами стран-членов информацию о знаках, обозначающих участки дороги повышенной опасности (TRANS/WP.1/2001/9). Тогда же представитель Европейской комиссии сообщил Рабочей группе о комплексном изучении вопроса о знаках, обозначающих участки дороги повышенной опасности, которое было начато в конце 2000 года, и вызвался ознакомить Рабочую группу с ходом этого исследования на ее тридцать седьмой сессии. По причине изменений, произошедших в штате сотрудников Европейской комиссии, сведения о знаках, обозначающих участки дороги повышенной опасности, не были представлены. Рассмотрение данного вопроса, которое тесно связано с Европейской комиссией, возобновится, когда позволит ситуация.

e) **Безопасность в автодорожных туннелях**

(Неофициальный документ № 5 текущей сессии)

30. WP.1 заслушала сообщение о рекомендациях, принятых в июле 2001 года Специальной многопрофильной группой экспертов по безопасности в туннелях. В соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту, высказанной на его сессии в феврале 2001 года, Рабочей группе было предложено приступить к первому общему обсуждению рекомендаций, касающихся безопасности дорожного движения.

31. Поскольку на заседании Рабочей группе был представлен неполный текст доклада группы экспертов, подготовка которого находится в стадии завершения, и только на английском языке (*см. неофициальный документ № 5 текущей сессии*), она отложила изучение рекомендаций, относящихся к ее сфере компетенции, до тридцать восьмой сессии в целях их возможного включения либо в Венские конвенции и Европейские соглашения, либо в сводные резолюции. Для проведения такого обсуждения, а также для того, чтобы члены WP.1 могли получить всеобъемлющее представление о проблеме безопасности в туннелях, было предложено распространить среди делегатов полный окончательный доклад, когда он будет подготовлен на трех языках ЕЭК ООН. Вместе с тем WP.1 хотела бы иметь полную свободу действий в отношении рекомендаций, входящих в ее сферу компетенции.

f) Унификация дорожных знаков

(Документация: TRANS/WP.1/2001/35)

32. В соответствии с решением, принятым на тридцать шестой сессии, МАФ в сотрудничестве с МТА/ФИА представила (см. документ TRANS/WP.1/2001/35) исследование по вопросу о практических возможностях унификации дорожных знаков, означающих обязательное предписание, и предупреждающих знаков. В качестве основы для этого исследования, проведенного в 1996 году для Европейской комиссии, использовалась специальная компьютерная программа (имеется на КД-ПЗУ). Кроме того, в ходе демонстрации работы созданного для этой цели электронного прибора Рабочая группа имела возможность наглядно ознакомиться с результатами исследования по вопросу о создании международной системы указания направлений движения на сети дорог категории "Е" (доклады группы "RightWay").

33. Рабочая группа поблагодарила МАФ за чрезвычайно интересные представленные материалы и просила участников высказать свои соображения по их возможному использованию, в частности, в рамках Венской конвенции о дорожном движении, дополняющего ее Европейского соглашения и/или СР.2. Для облегчения усилий делегаций МАФ вызвалась любезно передать странам, которые обратятся с таким запросом в секретариат, экземпляр КД-ПЗУ с описанием проведенных исследований. Делегациям, которым будут направлены такие КД-ПЗУ, предлагается в письменном виде представить в секретариат свои замечания и соображения не позднее 1 декабря 2001 года. На основе этих замечания МАФ и МТА/ФИА подготовят документ с предложениями для следующей сессии WP.1.

g) Различимость и удобочитаемость дорожных знаков

(Документация: TRANS/WP.1/2001/41)

34. В соответствии с просьбой Рабочей группы, высказанной на ее тридцать шестой сессии, представитель МОПДТП подготовила новые предложения по изменению Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах и дополняющего ее Европейского соглашения в целях улучшения различимости и удобочитаемости дорожных знаков.

Изучив эти предложения, WP.1 просила представителя МОПДТП подготовить новый документ, учитывающий высказанные замечания и охватывающий также проблему горизонтальных дорожных знаков (дорожной разметки).

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

(Пункт 5 повестки дня)

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

а) Технические осмотры

(Документация: TRANS/WP.1/2001/25 и Corr.1)

35. Рабочая группа WP.1 одобрила предложение по рекомендации о технических осмотрах, которое было принято WP.29 в ходе его сто двадцать третьей сессии и в котором были учтены исправления, представленные Международным комитетом по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТАС) (TRANS/WP.1/2001/25/Corr.1). Этот новый текст будет включен в СР.1 на ее очередной сессии вместо существующего приложения 2, фигурирующего в документе TRANS/SC.1/294/Rev.5.

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

(Документация: TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2001/10, TRANS/WP.1/2001/28)

36. Ознакомившись с информацией, представленной 23 странами-членами и содержащейся в документах TRANS/WP.1/2000/24, TRANS/WP.1/2001/10, а также в сводном документе, подготовленном секретариатом (TRANS/WP.1/2001/28), WP.1 задалась вопросом о целесообразности продолжения обсуждения этой темы. Вместе с тем она решила вновь к ней вернуться через год, учитывая предложение Международной федерации пешеходов (МФП) о подготовке доклада, в котором будет принят во внимание опыт, накопленный в Швейцарии после введения новой категории пользователей дороги.

с) Использование дневных ходовых огней

(Документация: TRANS/WP.1/2001/12; TRANS/WP.1/2001/39 и неофициальные документы № 4, 4-бис и 4-тер текущей сессии)

37. Прежде чем выяснять возможность определения общего европейского подхода к использованию дневных ходовых огней, WP.1 сочла необходимым в ходе своей тридцать пятой сессии (3-6 октября 2000 года) вначале ознакомиться с информацией о

действующих национальных правилах, а также с результатами исследований, проведенных странами в этой области.

38. На своей тридцать шестой сессии WP.1, учитывая проект вопросника, подготовленный делегацией Швейцарии (TRANS/WP.1/2001/12), просила эту делегацию и секретариат разработать новый проект, в котором были бы приняты во внимание изложенные замечания. Такой вопросник, измененный соответствующим образом (см. TRANS/WP.1/2001/39), был распространен секретариатом среди государств-членов.

39. WP.1 с удовлетворением отметила, что до сессии на этот вопросник ответили 28 стран, и поблагодарила секретариат за подготовку обзора полученных ответов (см. неофициальные документы № 4, 4-бис и 4-тер). Рабочая группа приняла к сведению представленные секретариатом результаты анализа ответов, а также изменения, происходящие в настоящее время на уровне Европейского союза. На заседании в качестве неофициального документа была распространена выдержка из сообщения Европейской комиссии (COM(2001)389, окончательный вариант) от 11 июля 2001 года относительно намерений автомобилестроительной промышленности повысить уровень защиты пешеходов; среди предусмотренных мер в этом сообщении затрагивается и проблема дневных ходовых огней. В качестве неофициального документа был также распространен документ по данному вопросу, который был передан Европейской федерацией ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА) и в котором излагается позиция этой организации.

40. С учетом просьб Финляндии и Дании WP.1 поручила секретариату издать неофициальные документы 3, 3-бис и 3-тер в виде документов с официальным условным обозначением. В отсутствие швейцарской делегации, предложившей этот вопросник, WP.1 решила вновь рассмотреть этот крайне сложный вопрос на своей очередной сессии, в частности, в свете последних изменений, произошедших в автомобилестроении и ЕС. Однако несколько делегаций решительно высказались против меры, предложенной автомобилестроительной промышленностью в рамках ее добровольного решения, направленного на оснащение своих новых транспортных средств дневными ходовыми огнями. Кроме того, WP.1 выразила свою обеспокоенность в связи с последствиями для безопасности дорожного движения одновременного использования на дорогах в течение относительно длительного переходного периода транспортных средств с дневными ходовыми огнями и без таковых, если предложенная автомобилестроителями мера будет одобрена ЕС.

41. Рабочая группа WP.1 просила довести до сведения WP.29 результаты обследования по этому вопросу, проведенного с помощью вопросника.

d) Мобильные телефоны

(Документация: TRANS/WP.1/2001/31)

42. В дополнение к решениям, принятым по пункту 4 b) ii) выше, WP.1 рассмотрела возможность подготовки рекомендации о пользовании мобильными телефонами во время вождения. Она поблагодарила секретариат за составленную им записку по этому вопросу (см. указанный документ) и просила небольшую группу представить для следующей сессии рекомендацию в адрес правительств с учетом содержания упомянутого документа.

e) Автомобильное оборудование, представляющее опасность

43. Ввиду того, что внимание секретариата неоднократно обращалось на опасность, которую может представлять некоторое устанавливаемое на транспортных средствах оборудование, например усиленные навесные бамперы, WP.1 было предложено проанализировать возможность дополнительного изучения этой проблемы. Рабочая группа пришла к выводу, что речь идет о важной теме, заслуживающей глубокого изучения на тридцать восьмой сессии в свете, в частности, изменений, происходящих на уровне Сообщества. Уточняется, что в сообщении Европейской комиссии по решению автомобилестроительной промышленности о добровольном взятии на себя определенных обязательств, о котором упоминалось в пункте 5 с) выше, также рассматривается вопрос об усиленных навесных бамперах.

Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (CP.2)**f) Использование знаков, предупреждающих о дорожных работах**

(Документация: TRANS/WP.1/2000/29, TRANS/WP.1/2001/33 и Add.1)

44. Рабочая группа обсудила компромиссный текст, подготовленный делегациями Российской Федерации и Дании. Поскольку этот текст вызвал разные отклики, в частности по предложению об исключении пункта 2.2 из проекта рекомендации (см. TRANS/WP.1/2001/33), WP.1 решила вернуться к нему на своей очередной сессии и просила МОПДТП и МАФ при необходимости представить новый текст пункта 2.2.

**ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ КОНФЕРЕНЦИЙ,
СОСТОЯВШИХСЯ В ВЕНЕ (ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЕ) И В ЛОНДОНЕ (ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ) (Пункт 6 повестки дня)**

(Документация: TRANS/WP.1/2000/38, ECE/AC.21/2001/4)

45. Рабочая группа заслушала сообщение секретариата о последних изменениях, произошедших в рамках последующей деятельности в контексте этих двух конференций в период после тридцать шестой сессии WP.1. В частности, она приняла к сведению, что 4 мая 2001 года в Женеве состоялось Совещание высокого уровня по вопросам транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения, в ходе которого был рассмотрен обзорный доклад ЕЭК ООН/ВОЗ (сводная таблица с обзором документов и рекомендаций относительно последующей деятельности). На основе данного доклада, в соответствии с которым предусматривается также начать переговоры по новой рамочной конвенции, секретариат подчеркнул, что в ходе этого совещания высокого уровня был принят ряд важных решений, в том числе решение об объединении венского и лондонского процессов и создании трехсторонней группы, на которую была возложена задача продолжать на международном уровне подготовительную работу к возможным начальным этапам переговоров по разработке рамочной конвенции.

46. Секретариат указал, что две из предусмотренных в обзорном докладе мер непосредственно касаются WP.1, в частности меры, предусмотренные в подпунктах с) и d) пункта 189. Рабочая группа подчеркнула, что часть этих мер уже была принята во внимание в работе WP.1, а именно вопросы, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения и определением минимальных норм для транспортных средств без двигателей и маршрутов, предназначенных для велосипедистов.

47. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее о будущих изменениях в рамках последующей деятельности в контексте вышеуказанных конференций и сообщать ей обо всем том, что могло бы иметь значение для работы WP.1. Напоминается, что со всеми документами, имеющими отношение к последующей деятельности в контексте этих конференций, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unecce.org/poja.

ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ *(Пункт 7 повестки дня)*

(Документация: TRANS/WP.1/2001/15, TRANS/WP.1/2001/37)

48. Рабочая группа приступила к обсуждению переданного делегацией Германии документа TRANS/WP.1/2001/15, в котором подчеркивается важность проблемы применения программируемых систем выбора адекватной скорости (ПСВАС) в контексте Венской конвенции о дорожном движении. В силу различия позиций по вопросу о совместимости этих систем с Венской конвенцией и требованиями безопасности дорожного движения в целом, а также в отсутствие швейцарской делегации, являющейся автором документа TRANS/WP.1/2001.37, WP.1 решила продолжить его обсуждение на тридцать восьмой сессии. Делегация Нидерландов сообщила о своем намерении представить документ по данному вопросу с изложением ее позиции.

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ

(Пункт 8 повестки дня)

(Документация: TRANS/WP.1/2001/26)

49. Рабочая группа WP.1 внимательно рассмотрела проект программы работы на период 2002-2006 годов, которая отныне по решению Комитета по внутреннему транспорту будет обсуждаться каждые два года. Она одобрила эту программу при условии внесения определенного числа конкретных поправок в виде изменений, добавлений и исключений. Переработанная таким образом программа фигурирует в приложении II к настоящему докладу. Она будет представлена для утверждения КВТ на его шестьдесят четвертой сессии в феврале 2002 года.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ *(Пункт 9 повестки дня)*

50. В отсутствие Председателя и двух заместителей Председателя выборы должностных лиц были перенесены на тридцать восьмую сессию WP.1. Рабочая группа поблагодарила делегатов от Норвегии и Нидерландов за то, что они с готовностью и поочередно исполняли функции Председателя тридцать седьмой сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (*Пункт 10 повестки дня*)

51. Представитель Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП) ознакомил Рабочую группу с итогами семинара по вопросу о человеческом факторе безопасности дорожного движения, который состоялся в Будапеште 30-31 августа 2001 года и на котором было принято пять рекомендаций. Он высказался за то, чтобы эти рекомендации, которые должны благоприятно отразиться на поведении участников дорожно-транспортных происшествий и реализация которых позволит спасти жизнь многих людей, были приняты во внимание в деятельности WP.1, и выказался представить документ по этому вопросу. После замечания о том, что WP.1 уже приняла на своей тридцать шестой сессии похожую резолюцию по оказанию помощи жертвам ДТП, представитель ЕФЖДТП подчеркнул, что данная резолюция охватывает лишь часть программы помощи, которая могла бы предоставляться на основе принятых в Будапеште рекомендаций. WP.1 согласилась вернуться к этому вопросу на тридцать восьмой сессии при условии, что у нее будет достаточно времени для ознакомления с документом, в котором содержатся вышеупомянутые рекомендации.

52. Во избежание совпадения по срокам проведения с семинаром ЕКМТ, который состоится в Праге 14-15 марта 2002 года, тридцать восьмая сессия WP.1, первоначально запланированная на 11-15 марта 2002 года, была перенесена на 19-22 марта 2002 года. Что касается предельного срока представления документов, то он был установлен на 21 декабря 2001 года. Рабочая группа была также проинформирована о запланированных датах проведения второго совещания WP.1 в 2002 году, а именно 17-20 сентября (тридцать девятая сессия). Вместе с тем WP.1 предлагает в порядке исключения провести третье совещание, для того чтобы завершить работу над предложениями о внесении поправок в конвенции и соглашения. WP.1 хотела бы получить согласие со стороны КВТ на проведение этого внеочередного совещания (сороковой сессии), которая в случае принятия соответствующего решения состоится 25-29 ноября 2002 года.

53. После того как делегат от Испании г-н Сесар Лосано сообщил о своем выходе на пенсию в конце этого года, Рабочая группа поблагодарила его за активное участие и ценный вклад в работу WP.1 и выразила ему наилучшие пожелания.

54. В связи с драматическими событиями, произошедшими в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, Рабочая группа решила почтить память тысяч жертв и соблудности 14 сентября в полдень, как и повсюду в Европе, три минуты молчания.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ *(Пункт 11 повестки дня)*

55. Рабочая группа WP.1 утвердила подготовленный секретариатом перечень решений, принятых на ее тридцать седьмой сессии.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ОБОБЩЕННЫЙ ТЕКСТ ПОПРАВК К КОНВЕНЦИЯМ И СОГЛАШЕНИЯМ, ПРИНЯТЫХ WP.1 (тридцать седьмая сессия)

Настоящий текст имеет исключительно неофициальный характер

(Внесенные изменения выделены жирным шрифтом)

I) **Изменения, внесенные в Венскую конвенцию о дорожном движении**

A) **Отличительные знаки** (см. подпункты а) - о) пункта 15 в документе TRANS/WP.1/2001/23)

- В конце пункта 1 статьи 37 Венской конвенции о дорожном движении с поправками добавить следующее положение:

"Этот знак может помещаться либо отдельно от номерного знака, либо на номерном знаке (номерных знаках)".

- Пункт 2 (первое предложение) статьи 37 Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади - либо отдельно от номерного знака, либо на номерном знаке - отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер".

- Пункт 3 статьи 37 Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, а также его расположение на номерном знаке должны соответствовать условиям, предусмотренным в приложениях 2 и 3 к настоящей Конвенции".

- Пункт 9 приложения 1 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"9. Договаривающиеся стороны могут не допускать к дорожному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем один из предусмотренных статьей 37 настоящей Конвенции. Договаривающиеся стороны не должны запрещать движение транспортного средства, у которого отличительный знак помещен отдельно от номерного знака в соответствии с положениями настоящей Конвенции и заменяет собой отличительный знак, помещенный на номерном знаке".

- Название приложения 2 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"Регистрационный номер и номерной знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении"

- Пункт 3 (первое предложение) приложения 2 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом (исключить слово "специальной"):

"3. Если регистрационный номер обозначен на (...) табличке, эта табличка должна быть плоской и закреплена в вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства".

- Пункт 4 приложения 2 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"4. Без ущерба для положений пункта 61 g) приложения 5 к настоящей Конвенции фон номерного знака, на котором помещен регистрационный знак, а также, где это применимо, отличительный знак государства, в котором зарегистрировано транспортное средство, и, возможно, дополнительно изображены флаг или герб в соответствии с условиями, определенными в приложении 3, может быть из светоотражающего материала".

- В приложение 2 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками включить новый пункт 5 следующего содержания:

"5. Фон той части номерного знака, где изображен отличительный знак, должен быть из того же материала, что и материал, используемый для регистрационного номера".

- Приложение 3 к Венской конвенции о дорожном движении с поправками заменить следующими положениями:

"1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной-трех заглавных букв латинского алфавита. (...)

2. В тех случаях, когда отличительный знак помещается отдельно от номерного знака, он должен отвечать следующим требованиям:

2.1 Высота букв должна составлять не менее 0,08 м, причем буквы должны обозначаться штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть (...) **черными** на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна. **Белый фон может быть из светоотражающего материала.**

2.2 В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

2.3 Отличительный знак должен наноситься таким образом, чтобы его нельзя было спутать с регистрационным номером или чтобы не могла ухудшиться его удобочитаемость.

2.4 На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

- a) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;
- b) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

3. В тех случаях, когда отличительный знак нанесен на номерном знаке, применяются следующие требования:

3.1 Буквы должны быть высотой не менее 0,02 м с учетом того, что высота номерного знака составляет 0,110 м.

3.2 (Предстоит определить)

3.3 (Предстоит определить)

3.4 В случае мотоциклов и их прицепов, **а также номерных знаков с надписями в два ряда размеры букв отличительного знака, а также, где это применимо, размеры изображения национального флага или герба либо эмблемы региональной организации экономической интеграции, в которую входит эта страна, могут быть соответствующим образом уменьшены.**

4. В отношении отличительного знака применяются соответствующие положения пункта 3 приложения 2".

В) Водительские удостоверения (см. пункт 24 документа TRANS/WP.1/2001/23 и пункт 31 документа TRANS/WP.1/2000/20)

- Пункт 2 статьи 41 Венской конвенции о дорожном движении с поправками изменить следующим образом:

"2. Договаривающиеся стороны признают:

- 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; (...)
- 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 данной Договаривающейся стороной. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя".

- (Примечания: - В тексте на английском языке исключить слово "**and**" в конце пункта 2 b) статьи 41.
- В тексте на русском языке исключить союз "и" в конце пункта 2 b) статьи 41.

II) Изменения, внесенные в Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию о дорожном движении

В Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию о дорожном движении с поправками (см. выше), включить **новый пункт 25-бис** следующего содержания (*предложение секретариата, подготовленное в соответствии с пунктом 15 b) документа TRANS/WP.1/2001/23. Подлежит рассмотрению на тридцать восьмой сессии WP.1*):

"26-бис. К статье 37 Конвенции (отличительный знак государства регистрации)

Пункт 1

В конце пункта добавить дополнительный абзац

Этот абзац читать следующим образом: **"В тех случаях, когда отличительный знак, дополненный, где это применимо, флагом или гербом, помещен на номерном знаке, он должен наноситься также на переднем номерном знаке, если на автомобиле установлено два номерных знака. Этот отличительный знак должен отвечать требованиям, определенным Конвенцией"**.

III) Поправки, внесенные в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах

a) Разметка синего цвета (см. пункты 18 и 19 документа TRANS/WP.1/2001/23)

- Первое предложение пункта 2 статьи 29 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах с поправками изменить следующим образом:

"2. Если разметка проезжей части наносится краской, то она должна быть желтого или белого цвета; однако может использоваться синий цвет для разметки, обозначающей места, где стоянка разрешена, **но обусловлена некоторыми требованиями или ограничениями (ограничение продолжительности стоянки, плата, категория пользователей и т.д.)**".

- Пункт 9 с) vii) главы II раздела С приложения 1 к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах с поправками исключить.

b) Перекрестки с круговым движением (см. пункт 1 b) документа TRANS/WP.1/2001/23)

- Пункт 3 раздела D приложения 1 к Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах с поправками изменить следующим образом:

"3. Знак D, 3 "ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ КРУГОВОЕ ДВИЖЕНИЕ" указывает водителям, что они обязаны следовать в направлении стрелок. Если перекресток с круговым движением обозначен знаком D, 3 в сочетании со знаком B, 1 или B, 2, водитель, находящийся на перекрестке с круговым движением, пользуется преимущественным правом проезда".

IV) Поправки внесенные в Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, а также в дополнительный Протокол о дорожной разметке (см. пункты 3 и 22 документа TRANS/WP.1/2001/23)

- Пункт 3 (обязательное круговое движение) в пункте 21 (к подразделу II раздела D приложения 1 к Конвенции) Европейского соглашения с поправками, дополняющего Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, исключить.

- Пункт 6 (к статье 29 Конвенции) приложения к дополнительному Протоколу о дорожной разметке к Европейскому соглашению с поправками, дополняющему Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, изменить следующим образом:

"6. К статье 29 Конвенции
Пункт 2

Этот пункт изменить следующим образом:

"Разметка проезжей части дороги должна быть белой. Термин "белый" включает оттенки серебряного или светло-серого цветов. Однако:

- Разметка, обозначающая места, где стоянка обусловлена **некоторыми требованиями или ограничениями, может быть синего цвета;** (остальной текст без изменений)".

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Проект программы работы

(ПРИМЕЧАНИЯ: Элементы программы работы, которые предлагается исключить, вычеркнуты и указаны в квадратных скобках. Новые элементы выделены жирным шрифтом)

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ

ПОДПРОГРАММА 02.3: БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Очередность: 1

Описание: Учитывая всемирный масштаб своей деятельности, Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) будет изучать вопросы и принимать меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения. С этой целью она будет рассматривать, в частности, вопрос о выполнении Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений и разрабатывать предложения по обновлению этих правовых документов, а также Сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах (CP.1 и CP.2). Она будет также стремиться к поощрению глобального применения результатов этой работы.

Планируемая работа: Рабочая группа по безопасности дорожного движения будет осуществлять следующую деятельность:

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- a) Наблюдение за выполнением Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и **Протокола о разметке дорог** и дополняющих их Европейских соглашений и содействие их осуществлению, а также разработка предложений по поправкам к этим правовым документам с целью повышения требований в области безопасности дорожного движения.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу [2001 года] 2002/2003 годов:

- рассмотрение и/или принятие, когда это целесообразно, ряда предложений по поправкам к упомянутым выше документам, касающихся, в частности, безопасности велосипедистов и водителей мопедов; [~~международных~~] водительских удостоверений; определений мопедов и мотоциклов; мест установки дорожных знаков; безопасности в туннелях (**поведения пользователей и обозначения с помощью знаков**); [~~обозначения дорожных работ с помощью знаков~~]; **преимущества права проезда на перекрестках с круговым движением; разметки синего цвета; мобильных телефонов; поведения на пешеходных переходах; нанесения отличительного знака на номерной знак; знаков, обозначающих участки дороги повышенной опасности; видимости и различимости знаков [порядка обгона]** и т.д.;
 - ~~[- создание механизма обратной связи с помощью вопросника, который будет распространен среди государств, являющихся участниками упомянутых выше правовых документов;]~~
- b) Разработка новых рекомендаций для включения в Сводные резолюции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах (СР.1 и СР.2) и обновление действующих рекомендаций (в сотрудничестве с другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту) с целью обеспечения более жестких стандартов безопасности дорожного движения.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу [2001 года] 2002/2003 годов:

- ~~[- разработка и включение в СР.1 новых рекомендаций по пешеходам;~~
- ~~включение в СР.1 и СР.2 рекомендаций, касающихся искусственных неровностей для ограничения скорости и их обозначения с помощью знаков, а также знака встречного движения велосипедистов и условий его использования;]~~
- рассмотрение, разработка и включение в СР.1 и СР.2 рекомендаций, касающихся помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий **технических осмотров, использования мобильных телефонов во время вождения, безопасности в туннелях, обозначения дорожных работ с**

помощью знаков, безопасности лиц, передвигающихся на роликовых досках, роликовых коньках и т.д., пользования фарами в дневное время, видимости и различимости дорожных знаков;

- **издание СР.3 в соответствии с новой утвержденной структурой;**

[~~- представление Комитету по внутреннему транспорту пересмотренных текстов Сводных резолюций СР.1 и СР.2 для утверждения.~~]

- c) Обмен информацией о национальных программах безопасности дорожного движения, в частности, с учетом средств финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения и о действующих в государствах-членах правилах и предписаниях в области безопасности дорожного движения, а также распространение такой информации с целью ознакомления правительств с практикой и опытом, накопленным по этим вопросам.

Очередность: 3

Результат, ожидаемый к концу [2000 года] 2002/2003 годов: Регулярное обновление ряда таблиц, отражающих действующие национальные предписания в области безопасности дорожного движения, национальные правовые документы и национальные условия подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений категории А и В и их последующего использования.

- d) Оказание помощи странам с переходной экономикой во внедрении надежной и современной практики и процедур в области безопасности дорожного движения [~~и организация с этой целью рабочих совещаний или семинаров по безопасности дорожного движения~~].

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу [2000 года] 2002/2003 годов:

Организация рабочего совещания или семинара по безопасности дорожного движения, возможно, в сотрудничестве с другими организациями. [~~Участие в организации рабочего совещания по помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (возможно в Венгрии в мае 2000 года).~~]

- e) Рассмотрение отдельных актуальных тем, связанных с безопасностью дорожного движения, в форме углубленной дискуссии на основе подготовленных экспертами документов и принятия соответствующих последующих мер с целью нахождения

согласованных решений для наиболее острых проблем в области безопасности дорожного движения.

Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу [2000 года] 2002/2003 годов: Определение по крайней мере одной актуальной темы для углубленного обсуждения.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- [~~f~~] ~~Рассмотрение с помощью небольшой группы экспертов возможности подготовки нового правового документа о водительских удостоверениях на основании директивы ЕС 91/439/ЕЕС.~~

Очередность: ~~1~~

~~Результат, ожидаемый к концу [2001 года] 2002/2003 годов: Решение о возможности разработки нового правового документа.]~~

- f) [g] [~~Рассмотрение возможности участия~~] Участие в деятельности, предусмотренной в Программе совместных действий, принятой на Региональной конференции по транспорту и окружающей среде 1997 года, а также в Лондонской хартии по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2002/2003 годов: Рассмотрение предложений о внесении изменений в Венские конвенции и Европейские соглашения, вытекающих из последующих мероприятий в рамках венского и/или лондонского процессов.

- g) Подготовка [~~третьей~~] **четвертой** Недели безопасности дорожного движения ЕЭК (2004 год) [~~с целью стимулирования более тесных партнерских связей между государственными административными органами, организациями частного сектора и участниками дорожного движения, направленных на повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения.~~]

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу [2000 года] 2002/2003 годов:

- [~~организация в мае 2000 года Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК в соответствии с программой, принятой WP.1;~~]

определение темы четвертой Недели безопасности дорожного движения и проведение мероприятий по подготовке этой Недели

~~[h) — Оценка результатов проведения Недели безопасности дорожного движения и принятие возможных последующих мер.~~

~~**Результат, ожидаемый к концу 2001 года: Организация дня оценки 10 сентября 2001 года.**~~

h) [i)] Рассмотрение возможных подходов к разработке долгосрочной стратегии Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, нацеленной на создание в рамках Организации Объединенных Наций согласованной программы действий в данной связи. ~~[Рассмотрение формы сотрудничества с Глобальной программой Всемирного банка для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (GRSP).]~~

Очередность: [2]3

~~**Результат, ожидаемый к концу [2000 года] 2002 года: Обсуждение возможности разработки долгосрочной стратегии, нацеленной на повышение безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК, и/или альтернативной инициативы.**~~
