



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/88
2 May 2003

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК ПЕРВОЙ СЕССИИ**

(31 марта - 3 апреля 2003 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою сорок первую сессию в Женеве 31 марта - 3 апреля 2003 года под руководством своего Председателя г-на Бернара Периссе и двух заместителей Председателя - г-на Александра Якимова (Российская Федерация) и г-на Дана Линка (Израиль). В ее работе участвовали представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Исландии, Испании, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии и Черногории, Словацкой Республики, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии были представлены Европейская комиссия (ЕК), а также Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ) и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ).

Были также представлены следующие неправительственные организации: Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП), Европейская

федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная мотоциклетная федерация (ММФ), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международная федерация пешеходов (МФП), Международный комитет по экзаменам на вождение (МКЭВ), Глобальная программа для сотрудничества в области безопасности дорожного движения (ГПСБДД) и Фонд ФИА.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. В своем вступительном заявлении директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-н Хосе Капел Феррер просил Рабочую группу рассмотреть вопрос о целесообразности расширения ее географической сферы деятельности для более эффективного отражения глобального характера Венских конвенций 1968 года и самой проблемы безопасности дорожного движения. Кроме того, он предложил WP.1 изучить возможность установления, по примеру Европейского союза и ЕКМТ, количественных целевых показателей для снижения числа дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК ООН.

3. Ряд делегатов одобрили идею о расширении сферы деятельности WP.1 за счет стран, находящихся в других регионах мира, подчеркнув преимущества, которые могут быть достигнуты в результате обмена передовым опытом. Со своей стороны представитель ЕФЖДТП задался вопросом о возможности распространения сферы охвата четвертой Недели безопасности дорожного движения (5-11 апреля 2004 года) на остальные части мира. Директор Отдела транспорта заявил, что он обсудит этот вопрос с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций на совещании, которое планируется провести в июне 2003 года. Он настоятельно призвал всех делегатов сделать все возможное, чтобы как можно шире осветить четвертую Неделю безопасности дорожного движения в своих странах.

4. Председатель WP.1 в заключение отметил, что, хотя участники сессии поддержали предложение о расширении географической сферы деятельности WP.1, любые изменения следует тщательно продумать и спланировать.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*пункт 1 повестки дня*)

Документация: TRANS/WP.1/87

5. Рабочая группа утвердила свою повестку дня без изменений, однако решила рассмотреть некоторые вопросы в ином порядке.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТОЙ И СОРОКОВОЙ СЕССИЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (*пункт 2 повестки дня*)

6. Рабочая группа утвердила доклады о работе своих тридцать девятой и сороковой сессий без изменений.

ИТОГИ ШЕСТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (*пункт 3 повестки дня*)

7. Секретариат сообщил об итогах шестьдесят пятой сессии КВТ, которые имеют отношение к деятельности WP.1, в частности об утверждении решения, касающегося проведения 8-10 июля 2003 года дополнительного совещания Рабочей группы и принятия предложения о резолюции WP.1 по четвертой Неделе безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК (резолюция № 251). Кроме того, Рабочая группа была проинформирована о том, что по соображениям экономии и эффективности работы секретариату было поручено уменьшить в его предложении по бюджету на 2004-2005 годы количество дней, выделяемых для совещаний межправительственных органов, и что если эти предложения будут одобрены, то с 2004 года количество дней, выделяемых для совещаний WP.1, должно быть ограничено до семи в год.

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*)

а) Сводные предложения по поправкам

Документация: TRANS/WP.1/2002/23/Rev.1, TRANS/WP.1/2003/1, TRANS/WP.1/2003/2, TRANS/WP.1/2003/3, TRANS/WP.1/2003/4, TRANS/WP.1/2003/5

8. В соответствии с итогами обсуждения, состоявшегося на сороковой сессии WP.1, и с замечаниями, изложенными специальной группой экспертов по правовым вопросам,

секретариат подготовил пять новых сводных документов с принятыми до настоящего времени поправками, которые опубликованы под условными обозначениями *TRANS/WP.1/2003/1-TRANS/WP.1/2003/5* и каждый из которых соответствует конкретному правовому документу.

9. WP.1 рассмотрела каждый из этих документов, в результате чего были изложены следующие замечания:

- что касается документа *TRANS/WP.1/2003/1*, то секретариату было поручено включить в его текст на русском языке, который должен быть обновлен к специальной сессии WP.1, которая состоится в июле, изменения, предложенные Российской Федерацией. Кроме того, было поручено пересмотреть в пояснительном меморандуме формулировку обоснований, касающихся предлагаемых поправок к статьям 16, 23, 41 и к приложению 3. И наконец, Рабочая группа WP.1, по просьбе ряда делегаций, вернулась к рассмотрению принятой ранее формулировки пункта 6 статьи 8 и после ее обсуждения решила изменить ее следующим образом:

"6. Водитель транспортного средства должен всегда избегать любых действий, которые не связаны с вождением. В национальном законодательстве следует установить правила использования телефонов водителями *транспортных средств*. В любом случае законодательство должно запрещать использование водителем телефона, удерживаемого рукой, во время движения *механического транспортного средства или мопеда*";

- что касается документа *TRANS/WP.1/2003/3*, то было также поручено пересмотреть формулировку обоснований по статье 13 и пункту 3 раздела D приложения 1.

10. Делегатам было предложено передать в секретариат свои замечания по этим пяти документам в течение 15 дней после окончания нынешней сессии, с тем чтобы они с внесенными в них поправками были доступны на всех официальных языках ЕЭК на сессии в июле.

b) Определение мопедов и мотоциклов

Документация: *TRANS/WP.1/2002/4; TRANS/WP.1/2002/27 и Add.1 и Add.2;*
TRANS/WP.29/2002/68

11. Председатель WP.1 разъяснил причины, послужившие основанием для проведения работы по определению мопедов и мотоциклов. Он уточнил, что на совещании группы

по правовым вопросам, состоявшемся в Берне в начале февраля 2003 года, были высказаны некоторые оговорки в отношении предложенных определений и что потребовалось более внимательно рассмотреть последствия использования новых определений с точки зрения действующих положений Венской конвенции о дорожном движении и дополняющего ее Европейского соглашения. По этой причине группа по правовым вопросам предложила не включать вопрос об определениях этих транспортных средств в пакет поправок, который будет препровожден Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в 2004 году.

12. Рабочая группа одобрила это предложение и просила небольшую группу по мопедам и Группу по правовым вопросам, с одной стороны, активно продолжать работу по этой теме, а с другой - поддерживать контакты с WP.29.

с) **Водительские удостоверения**

Документация: TRANS/WP.1/2002/22 и Add.1; TRANS/WP.1/2003/7

12. Заслушав сообщение Председателя небольшой группы по "водительским удостоверениям" г-на Якимова (Российская Федерация) об основных изменениях, внесенных в документ TRANS/WP.1/2003/7, WP.1 приступила к постатейному рассмотрению проекта текста и приняла следующие решения, касающиеся новых предложений по поправкам:

- Пункты 2-6 **статьи 41** были приняты. Они воспроизведены в приложении к настоящему докладу.
- **Статья 43** была принята по существу, однако WP.1 просила группу по правовым вопросам улучшить формулировку последнего предложения в пункте 2, с тем чтобы уточнить и согласовать варианты текста этой статьи на разных языках посредством внесения стилистических изменений, которые представляются необходимыми.
- **В связи с приложением 6** (национальные водительские удостоверения) WP.1 просила согласовать сноски в конце страницы этого приложения со сносками, указанными в приложении 7. Кроме того, она приняла следующие решения:
- **Пункт 4, подпункт 3 (дата и место рождения)**: после обсуждения различных возможных вариантов текста этого подпункта было решено сохранить в качестве обязательного указания в водительском удостоверении надпись "Дата и место

рождения", сопровождаемую сноской в конце страницы, которую сформулирует группа по правовым вопросам, изменив при необходимости относящуюся к этому подпункту ссылку, содержащуюся в существующем тексте Венской конвенции, с тем чтобы, в частности, включить в нее понятие "место происхождения".

- Пункт 5: WP.1 просила группу по правовым вопросам улучшить формулировку вступительной фразы в этом пункте и заменить в подпункте 8 слово "постоянного" словом "обычного" для обозначения места проживания.

- Пункт 8: по причине несогласованности определений категорий и подкатегорий удостоверений на разных языках, а также их несогласованности с определениями, используемыми в законодательстве Сообщества, WP.1 просила группу по правовым вопросам привести их в соответствие с определениями ЕС. Это же касается и пиктограмм, в частности пиктограммы категории CE. WP.1 все же решила не добавлять никакой информации в виде кодов или символов для разъяснения в пиктограммах определенных категорий или подкатегорий удостоверений.

- **В связи с приложением 7** (международное водительское удостоверение) было принято изменение сноски 2 (первая страница международного удостоверения) в том виде, в каком оно было предложено группой по правовым вопросам. Это же касается и изменений, внесенных в образец страницы № 2. Кроме того, было поручено добавить слова "sur le territoire" в тексте на английском языке предложения, приведенного в нижней части рамки.

- Образец № 3, левая страница: что касается международных водительских удостоверений, то WP.1 также решила не добавлять никакой информации в виде кодов или символов для разъяснения в пиктограммах определенных категорий или подкатегорий удостоверений.

- Образец № 3, правая страница: было решено исключить нынешнюю сноску 6 "или отпечаток большого пальца руки" и, следовательно, изменить нумерацию сносок.

d) Безопасность в автодорожных туннелях

Документация: TRANS/WP.1/2002/28, TRANS/WP.1/2002/39, TRANS/WP.1/2003/8 и неофициальный документ № 1 сессии

13. В начале своего выступления Председатель WP.1 напомнил о характере предложений по поправкам, касающимся безопасности в туннелях.
14. При рассмотрении данного пункта Рабочая группа использовала в качестве основы неофициальный документ № 1, имеющийся на всех трех языках, который был подготовлен секретариатом с учетом предложений, принятых группой по правовым вопросам в феврале 2003 года.
15. Представитель Норвегии указал, что в предложенной европейской директиве знак E 11 был представлен как предписывающий использование фар ближнего света, между тем как в Конвенции допускается использование в туннелях на выбор фар дальнего света или фар ближнего света.
16. Конвенция о дорожном движении: Рабочая группа приняла предложения о внесении поправок в статью 25-бис "*Особые правила, касающиеся туннелей, обозначенных специальными дорожными знаками*".
17. Конвенция о дорожных знаках и сигналах: Рабочая группа приняла предложения по внесению поправок в статью 8 "*Общие правила*" и статью 13-бис "*Знаки особых предписаний*". Австрия и Франция сделали предварительную оговорку в отношении содержания нового пункта 2-бис статьи 13-бис.
18. Рабочая группа приняла предложения по внесению поправок в пункт 9 главы II раздела E приложения 1 со следующими изменениями: в тексте на французском языке следует указать "*règles particulières*", а не "*règles spéciales*" в целях его согласования с названием пункта 9. Кроме того, Рабочая группа решила заменить слова "*началом туннеля*" словами "*местом, с которого*".
19. Что касается пункта 14 главы II раздела E приложения 1, то Рабочая группа приняла предложенный текст, но решила заменить слова "*уширение на проезжей части*" словами "*специально обустроенное место*". В отношении цвета знака E 17 Рабочая группа WP.1 после соответствующего обсуждения данного вопроса сочла, что нынешняя формулировка предложения, содержащегося в главе I этого раздела, является достаточной и что по этой причине нет смысла включать новые положения, касающиеся цвета. Франция сделала предварительную оговорку к этому пункту.
20. Рабочая группа приняла предложения по внесению поправок в главы I и II раздела F приложения 1.

21. Рабочая группа приняла предложения по внесению поправок в главу V раздела G приложения 1 со следующими изменениями: в первом предложении подпункта b) следует читать: "Знаки G, 24a, G, 24b и G, 24c - примеры знаков, используемых для обозначения направления и **расстояния** до ближайших аварийных выходов".

22. Рабочая группа также решила рассмотреть в будущем возможность введения обязательных требований об оснащении огнетушителем транспортных средств некоторых категорий при движении этих транспортных средств по туннелям.

23. Все предложения по поправкам, касающиеся данного вопроса, которые были приняты WP.1 в ходе сессии, воспроизводятся в приложении к настоящему докладу.

24. Кроме того, Рабочая группа была проинформирована секретарем Рабочей группы по перевозкам опасных грузов (WP.15) о том, что эта Группа согласно соответствующей рекомендации Группы экспертов по безопасности в туннелях решила включить в положения ДОПОГ, касающиеся проезда по туннелям, предписания о пяти категориях опасных грузов (A, B, C, D и E), которые должны указываться на дорожных щитах для информирования водителей. Он также обратил внимание Рабочей группы на то, что это имеет большое значение, поскольку принцип определения этих будущих категорий основывается на списках разрешенных к перевозке грузов, а не на использовавшемся до этого указании групп запрещенных к перевозке грузов. С другой стороны, он отметил, что в рамках WP.15 в неофициальном порядке проводятся дискуссии с целью уточнения возможностей практического внедрения этих категорий, в том числе с точки зрения дорожных знаков и сигналов. WP.1 просила и впредь информировать ее об изменениях, происходящих в данной области в рамках WP.15, и отметила важное значение установления тесного сотрудничества между обеими рабочими группами, в частности через секретарей этих групп.

е) **Видимость и удобочитаемость дорожных знаков**

*Документация: TRANS/WP.1/2001/41; TRANS/WP.1/2002/11 и Add.1 и Add.2
TRANS/WP.1/2002/34; TRANS/WP.1/2003/9 и неофициальный
документ № 2 сессии*

25. Рабочая группа провела обсуждение этого вопроса на основе неофициального документа № 2, касающегося видимости и удобочитаемости дорожных знаков, в который были включены предложения, сформулированные группой по правовым вопросам в ходе ее совещания в Берне. Рабочая группа приняла предложения по поправкам к статье 7 после внесения некоторых изменений в формулировку пункта 2 статьи 7. Кроме того,

Рабочая группа приняла пункт 4 статьи 29 Конвенции о дорожных знаках и сигналах и пункт 6 приложения к Протоколу о дорожной разметке к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Эти предложения воспроизведены в приложении к настоящему докладу.

26. По этому пункту делегация Германии представила неофициальный документ, который был распространен среди делегатов и в котором изложена точка зрения Германии по вопросу об использовании в знаках флюоресцирующих материалов.

ПОДГОТОВКА ЧЕТВЕРТОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН *(пункт 5 повестки дня)*

Документация: TRANS/WP.1/86 (приложение); доклад КВТ (приложение) и неофициальный документ № 3 сессии

27. Напомнив, что КВТ оказал поддержку в организации семинара по случаю проведения четвертой Недели безопасности дорожного движения (5-11 апреля 2004 года), Председатель Рабочей группы представил проект программы этого семинара (5 апреля 2004 года), разработанный небольшой группой (Испания, Нидерланды, Франция, Швейцария и секретариат) в ходе неофициального совещания, состоявшегося в Мадриде 3 марта 2003 года (неофициальный документ № 3). В связи с этим проектом были представлены следующие замечания и комментарии:

- в рамках этого семинара следует осветить местные или национальные инициативы, имеющие отношение к его теме (в частности, вопрос об агрессивном поведении на дороге), которые были успешно реализованы, например Милуокийскую инициативу в США;
- надлежит отвести больше времени для диалога со всеми участниками;
- должна быть четко определена цель семинара;
- этот семинар послужит удобной возможностью для объединения усилий, направленных на проведение кампании ЕЭК ООН, с усилиями по организации всемирного дня безопасности дорожного движения ВОЗ, намеченного на 7 апреля 2004 года, в частности на основе участия в этом директора ВОЗ. Кроме того, представляется, что важно извлечь максимальную выгоду из такого желаемого сотрудничества между экспертами в области транспорта и здравоохранения.

28. Делегатам было предложено прокомментировать проект программы, а также передать всю относящуюся к нему информацию и внести предложения относительно выступающих до конца апреля 2003 года. WP.1 просила небольшую группу пересмотреть эту программу в свете сформулированных комментариев и подготовить новый проект к специальной сессии в июле 2003 года.

ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ (пункт 6 повестки дня)

Документация: TRANS/2002/15; TRANS/2003/6

29. Напомнив о причинах рассмотрения данного вопроса в рамках ЕЭК, обусловленных террористическими актами, совершенными 11 сентября 2001 года, секретариат сообщил, что Комитет по внутреннему транспорту на своей февральской сессии в 2003 году обсудил вопрос о прогрессе, достигнутом его вспомогательными органами (документ TRANS/2003/6), и одобрил проведенные до настоящего времени мероприятия. С другой стороны, он сообщил WP.1 о следующих просьбах Комитета:

- определить в соответствующих сферах компетенции каждого вспомогательного органа понятия "общей безопасности" и "безопасности на транспорте";
- продолжить изучение вопроса о безопасности на транспорте с учетом деятельности других межправительственных органов, в частности ЕКМТ, с целью обеспечения надлежащей координации будущих мер в этой области;
- определить возможные новые сферы деятельности с целью их будущего расширения в международном масштабе. Заместителям Председателя WP.1 и председателю группы по правовым вопросам было предложено подумать над аспектами, относящимися к ведению WP.1, которые можно было бы отразить в этом смысле;
- проинформировать секретариат о любых надлежащих мерах, принятых в данной области на национальном уровне.

30. Представитель ЕКМТ со своей стороны проинформировала WP.1 о работе, проводящейся по этой теме в рамках ее организации. Она, в частности, напомнила, что принятая в Бухаресте Декларация свидетельствует о совпадении мнений всех стран по этому вопросу, и уточнила, что внимательно следит за проводящейся в рамках ОЭСР

работой по контейнерам, используемым в морских перевозках. Она также сослалась на деятельность группы ЕКМТ по вопросам преступности на транспорте. И наконец, она сообщила, что вместе с МСАТ занималась аспектами безопасности автомобильных перевозок.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 7 повестки дня)

31. Организация рабочего совещания по использованию дорожных знаков, которое состоится в ходе сорок третьей сессии Рабочей группы (сентябрь 2003 года)

Рабочая группа рассмотрела подготовленную представителем Франции (неофициальный документ № 4) программу работы рабочего совещания, которое первоначально планировалось провести в течение половины рабочего дня. Делегаты предложили добавить либо включить в предложенную программу следующие вопросы:

- наличие рекламных щитов поблизости от дорожных знаков;
- видимость дорожных знаков пешеходами;
- выбор месторасположения дорожных знаков;
- влияние дорожных знаков на безопасность дорожного движения.

Поскольку было предложено рассмотреть значительное число вопросов, WP.1 сочла, что для этого необходим полный рабочий день. Таким образом, было решено посвятить весь первый день работы сессии, которая начнется в 10 час. 30 мин., проведению этого рабочего совещания.

Для максимально эффективной подготовки этого рабочего совещания WP.1 просила делегатов оперативно сообщить фамилии выступающих, а также передать всю документацию, касающуюся затронутых тем.

32. Помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий

Делегат от ЕФЖДТП представил документ TRANS/2003/10 и сообщил Рабочей группе об изменениях, происходящих в области согласования определений раненых и погибших в дорожно-транспортных происшествиях, а также требований к содержанию аптек первой помощи, включая карточку с указанием телефонных номеров, по которым следует звонить в экстренном случае, и первоначальных действий, которые надлежит

предпринять в случае дорожно-транспортного происшествия, равно как и первой помощи, которую надлежит оказать. Представитель ВОЗ со своей стороны указал, что его организация стремится также повысить надежность статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях и что в настоящее время она совместно с МФОКК разрабатывает руководство по оказанию добровольной помощи, которое планируется выпустить в конце 2003 года. Обо всей этой деятельности, которая позволит укрепить положения Резолюции по оказанию помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий, будет вновь упомянуто на сорок третьей сессии WP.1.

33. Компиляция информации о национальных требованиях по безопасности дорожного движения

WP.1 приняла к сведению документы *TRANS/WP.1/80/Rev.1* и *Corr.1*. Странам было предложено представить все предложения по пересмотру данных, содержащихся в этих документах, до конца мая 2003 года, с тем чтобы можно было подготовить второй пересмотренный вариант к сорок третьей сессии. Секретариат также обратился к странам, которые еще не сделали этого, с просьбой передать, с одной стороны, информацию о кампаниях по безопасности дорожного движения, проводившихся в 2002 году, с использованием подготовленного с этой целью вопросника и, с другой стороны, список адресов средств массовой информации, по которым можно направлять сообщения Отдела транспорта.

34. Будущая роль WP.1

Рабочая группа обсудила представленное МТА/ФИА предложение (неофициальный документ № 5), направленное на превращение WP.1, подобно WP.29, во Всемирный форум по безопасности дорожного движения. Одни делегации поддержали это предложение. Другие задались вопросом о том, каким образом подобное преобразование отразится на основной деятельности WP.1, состоящей, в частности, в наблюдении за осуществлением Венских конвенций и дополняющих их Европейских соглашений и в дальнейшей разработке этих документов. Поэтому они подчеркнули, что для такого преобразования необходимо использовать поэтапный подход и иметь четкое представление о конечных результатах, которые предполагается получить. С учетом того, что данный вопрос должен стать предметом глубокого исследования с целью оценки всех преимуществ и недостатков такого шага, WP.1 поддержала предложение своего Председателя о том, чтобы на первом этапе рассмотреть этот вопрос в рамках небольшой группы в составе членов Бюро (Председатель и два заместителя Председателя) и представителей секретариата.

35. Резолюции СР.1 и СР.2

Председатель WP.1 обратил внимание делегатов на программу будущей деятельности Рабочей группы. Так, он напомнил, что после завершения работы по поправкам к Конвенциям и Соглашениям, которая имеет приоритетное значение, упор будет сделан на пересмотре и обновлении резолюций СР.1 и СР.2, которые должны быть дополнены, в частности, положениями по безопасности в автодорожных туннелях, для включения в них рекомендаций, рассмотренных небольшой группой по туннелям в июле 2002 года, а также положениями по проблематике проверок на автодорогах, потребления алкоголя и медикаментов за рулем, последующих мероприятий в контексте рабочего совещания по использованию дорожных знаков, обгонов и оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий. С этой целью к делегациям была обращена просьба передать к июльской сессии 2003 года те документы, на основе которых будут приняты решения по последующим мероприятиям в данной связи, включая учреждение небольших неофициальных групп для разработки этих вопросов.

36. Последующие сессии WP.1

Секретариат проинформировал делегатов о том, что последующие сессии WP.1 состоятся:

- 8-10 июля 2003 года (сорок вторая сессия)
- 22-26 сентября 2003 года (сорок третья сессия)

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 8 повестки дня)

37. Подготовленный секретариатом перечень решений, принятых WP.1 на ее сорок первой сессии, был утвержден.

Приложение

A) Конвенция о дорожном движении

Статья 25-бис) Особые правила, касающиеся туннелей, обозначенных специальными дорожными знаками

Пункт 1

Исключить подпункт с)

Пункт 3

Заменить существующий текст следующей формулировкой:

"3. Водителям разрешается останавливаться или ставить на стоянку транспортное средство только в случае аварийной ситуации или опасности. При этом они при наличии возможности должны использовать специально обозначенные места".

Пункт 4

Существующий пункт 3 становится пунктом 4.

Статья 41 Водительские удостоверения

Заменить пункты 2-7 следующим текстом:

"2. a) Договаривающиеся стороны будут признавать:

- i) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям приложения 6 к настоящей Конвенции;
- ii) 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 это этой Договаривающейся стороной;

b) *водительские удостоверения, выданные одной Договаривающейся стороной, должны признаваться на территории другой Договаривающейся стороны до момента, с которого данная территория становится обычным местожительством владельца удостоверения;*

c) положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика-водителя.

3. Национальным законодательством может ограничиваться срок действия национального водительского удостоверения. Срок действия международного водительского удостоверения ограничивается датой истечения срока действия национального водительского удостоверения или датой истечения срока, не превышающего три года с момента выдачи международного водительского удостоверения, в зависимости от того, какой срок наступит раньше.

4. Независимо от положений, содержащихся в *пункте 2*:

a) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

b) Договаривающиеся стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось 18 лет;

c) каждая Договаривающаяся сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств **категорий C, D, CE и DE**, упомянутых в приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось 21 года.

5. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. *Международное водительское удостоверение выдается только Договаривающейся стороной, на территории которой владелец имеет обычное местожительство, выдавшей национальное водительское удостоверение или признающей национальное водительское удостоверение, выданное другой Договаривающейся стороной; оно является недействительным на этой территории.*

6. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся стороны:

a) признавать действительными национальные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся стороны лицам, которые имели на *их* территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство *на их* территорию после выдачи этого удостоверения;

b) признавать действительность *национальных* водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию".

В) Конвенция о дорожных знаках и сигналах

Статья 7

Изменить следующим образом:

- "1. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве для лучшей видимости и удобочитаемости ночью обязательное применение освещаемых или *светоотражающих* знаков, в частности предупреждающих, предписывающих *и указателей направлений* при условии, что это не приводит к ослеплению пользователей дороги.
2. Договаривающиеся стороны могут также разрешить использование флюоресцирующих материалов; в этом случае они должны определить, в каких типах знаков могут использоваться данные материалы.

3. **В национальном законодательстве следует установить правила использования освещаемых, светоотражающих и флюоресцирующих знаков. В нем также следует указывать условия, при которых должен применяться каждый класс светоотражающих материалов.**
4. Разноцветные темные или светлые элементы изображения на знаках могут разграничиваться контрастирующими светлыми или темными узкими полосами, соответственно.
5. Формулировка нынешнего пункта 2 ("*Ни одно положение настоящей Конвенции не воспрещает использовать для оповещения или предупреждения, относящегося только к некоторым часам или некоторым дням, знаки, которые видны лишь тогда, когда действует содержащаяся в них информация*".)

Статья 8: Общие правила

Пункт 3 следует читать:

"3. Ни одно положение настоящей Конвенции не запрещает добавлять, **главным образом** в целях облегчения толкования сигнальных знаков, надпись на прямоугольной табличке, помещаемой под сигнальным знаком, или внутри прямоугольной таблички, содержащей сигнальный знак; такая надпись может помещаться также на самом знаке в тех случаях, когда это не затрудняет понимания знака теми водителями, которые не могут понять надпись".

Статья 13-бис Знаки особых предписаний

Добавить новый пункт 2-бис в следующей редакции:

"2-бис. Знак Е, 11^а используется для туннелей длиной 1 000 м или более и в случаях, предусмотренных национальным законодательством. Для туннелей длиной 1 000 м или более длина должна быть указана либо в нижней части знака, либо на дополнительной табличке Н, 2, описанной в приложении 1, раздел Н. Название туннеля может быть указано в соответствии с пунктом 3 статьи 8 настоящей Конвенции".

Статья 29

Изменить пункт 4 следующим образом:

- "4. **Дорожная разметка, предназначенная для движущихся транспортных средств, должна быть легко и своевременно распознаваема водителями. Она должна быть видима в дневное и ночное время.**

Рекомендуется, чтобы такая разметка, особенно в недостаточно освещенных зонах, была светоотражающей".

Приложение 1, раздел E, глава II

- *Заменить существующий текст пункта 9 следующим текстом:*

Пункт 9 Знаки, предупреждающие о въезде в туннель или выезде из туннеля, в котором применяются специальные правила движения

a) **Знак E, 11^a "ТУННЕЛЬ" обозначает участок дороги, который проходит через туннель и на котором применяются специальные правила. Он устанавливается на месте, с которого применяются эти правила.**

b) *Для предупреждения пользователей дороги знак E, 11^a может быть также установлен на должном расстоянии до места, с которого применяются специальные правила; расстояние между местом установки и местом, с которого применяются эти специальные правила, должно быть указано либо в нижней части этого знака, либо на дополнительной таблице H, 1, описанной в разделе H данного приложения.*

c) *Прежний пункт b)*

- *Включить новый пункт 14 следующего содержания:*

"14. **Знаки, указывающие место остановки в случае аварийной ситуации или опасности**

Знак E, 17 "МЕСТО АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ" указывает специально обустроенное (аварийную площадку), которое водители при наличии возможности должны использовать для остановки или стоянки в случае аварийной ситуации или опасности. Если это место остановки оборудовано телефоном экстренной связи и/или огнетушителем, на этом знаке должны быть нанесены обозначения знаков F, 14 и/или F, 15, указываемые либо в его нижней

части, либо на прямоугольной таблице, расположенной под знаком. Знак E, 17 имеет два образца: E, 17^a и E, 17^b".

Приложение 1, раздел F, глава I

Последнее предложение пункта 2 изменить следующим образом:

"Обозначение должно быть черного или темно-синего цвета, за исключением обозначений F, 1^a, F, 1^b, F, 1^c и F, 15, которые должны быть красного цвета. Обозначение F, 14 может быть красным".

Приложение 1, раздел F, глава II

Добавить следующие новые обозначения F, 14 и F, 15:

«F, 14 "ТЕЛЕФОН ЭКСТРЕННОЙ СВЯЗИ"»

«F, 15 "ОГНЕТУШИТЕЛЬ"»

Приложение 1, раздел G, глава V

Добавить новый пункт 11 следующего содержания:

"11. **Знаки, указывающие аварийные выходы**

a) Знаки G, 23^a и G, 23^b указывают месторасположение аварийных выходов.

b) Знаки G, 24^a, G, 24^b и G, 24^c - примеры знаков, используемых для обозначения направления движения и расстояния до ближайших аварийных выходов. В туннелях они должны помещаться на расстоянии максимум 50 м и располагаться на высоте от 1 до 1,5 м на боковых стенах.

c) Знаки G, 23 и G, 24 имеют зеленый фон, а обозначения, стрелки и указатели расстояний - белый или светлый цвет".

C) **Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года**

Приложение к Протоколу

6. К статье 29 Конвенции

Слова "Дополнительные пункты включить непосредственно после пункта 2 этой статьи" заменить словами:

"Дополнительный пункт включить непосредственно после пункта 2 этой статьи"

Этот пункт следует читать:

Сохраняется только первый пункт ("Если для обозначения запрещения или ограничения остановки или стоянки используется желтая линия и если уже существует белая линия, обозначающая край проезжей части, желтая линия должна наноситься рядом с белой линией с ее внешней стороны.")".
