



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2004/10
20 July 2004

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Сорок пятая сессия, 27-30 сентября 2004 года,
пункт 5 i) повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Записка секретариата

На своей сорок четвертой сессии Рабочая группа WP.1 дала положительную оценку проекту по изменению структуры СР.1 (TRANS/WP.1/2004/2), предложенному группой ограниченного состава, учрежденной с этой целью (Франция (Председатель), Швейцария, МОПДТП и секретариат), и представленному секретариатом. Вместе с тем, чтобы получить более четкое представление о содержании этого предложения, WP.1 поручила секретариату подготовить для сорок пятой сессии проект, включающий в новую структуру тексты, касающиеся упомянутых вопросов (за исключением приложений) и взятые из существующего варианта СР.1 (TRANS/SC.1/294/Rev.5 от 6 января 1998 года) и рекомендаций, принятых с того времени WP.1.

Ниже приводится соответствующий текст. В этой связи следует обратить внимание на то, что при подготовке проекта секретариат, по договоренности с другими членами группы ограниченного состава, внес изменения в порядок следования разделов и пунктов, дополнил их, изменил отдельные названия и ввел деление на части в порядке представления как можно более связного текста. Секретариат также предлагает вниманию Рабочей группы ряд новых формулировок, призванных дополнить положения СР.1 или усовершенствовать текст в его нынешней редакции. Эти предложения секретариата выделены курсивом с подчеркиванием.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО НОВОЙ СТРУКТУРЕ СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

(В скобках даются ссылки на нынешние положения СР.1 или на соответствующие тексты. Предложения секретариата выделены курсивом с подчеркиванием)

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПРАВИТЕЛЬСТВАМ

Часть I Участники дорожного движения

Глава 1. Правила дорожного движения

- 1.1 Направление движения *(1.1)*
- 1.2 Обгон
 - 1.2.1 на перекрестках *(1.3)*
 - 1.2.2 *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя России)*
- 1.3 Железнодорожные переезды *(1.2)*
- 1.4 Возвращение в поток движения транспортных средств общего пользования, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, при выезде с соответствующим образом обозначенных остановок *(1.4)*
- 1.5 Использование устройств безопасности в случае остановки транспортного средства на проезжей части *(3.9 и 1.8)*

Глава 2. Общие правила поведения в условиях дорожного движения

- 2.1 Скорость *(предстоит разработать)*
- 2.2 Алкоголь, наркотики и медикаменты *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя Италии)*
- 2.3 Ремни безопасности
 - 2.3.1 *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя США)*
 - 2.3.2 Отступления *(3.7)*
- 2.4 Мобильный телефон *(предстоит разработать на основе документа TRANS/WP.1/2001/31)*
- 2.5 Туннели *(доклад TRANS/WP.1/2002/28)*
 - 2.5.1 Общие правила, подлежащие соблюдению
 - 2.5.2 Особые правила, подлежащие соблюдению
 - 2.5.3 Правила поведения в конкретных ситуациях
- 2.6 Вождение в ночное время *(предстоит разработать)*

Глава 3. Пешеходы и лица с ограниченной способностью к передвижению

- 3.1 Безопасность пешеходов (*приложение 1 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года)*)
 - 3.1.1 Средства обслуживания пешеходов
 - 3.1.2 Кампании по повышению безопасности пешеходов
 - 3.1.3 Роль государственных органов
 - 3.1.4 Исследования и статистика в области безопасности пешеходов
- 3.2 Облегчение перемещения инвалидов (*4.6 a), b), e), f), g), h) и i) и приложение 9)*
- 3.3 Безопасность престарелых лиц (*4.7 d), e) и f)*)
- 3.4 Роликовые доски, роликовые коньки ... (*предстоит разработать?*)

Глава 4. Безопасность детей в условиях дорожного движения

- 4.1 При их следовании в школу и из школы (*4.4 a) - l) и t) - w)*)
 - 4.1.1 Меры, которые следует принять для обеспечения безопасности детей при их следовании в школу и из школы (*4.4 a) - d)*)
 - 4.1.2 Родители и местная администрация (*4.4 e) - l)*)
 - 4.1.3 Дорожное движение и дорожные знаки и сигналы (*4.4 t) - u)*)
 - 4.1.4 Статистика и исследования (*4.4 v) - w)*)
- 4.2 При перевозке детей (*4.5 b)*)
- 4.3 Привитие детям навыков надлежащего поведения (*4.5 c)*)

Глава 5. Методы оказания воздействия на поведение на дороге

5.1 Обучение/профессиональная подготовка

- 5.1.1 Водительское удостоверение
 - 5.1.1.1 (*предстоит разработать; результаты работы небольшой группы под председательством представителя России*)
 - 5.1.1.2 Движение в туннелях
- 5.1.2 Профессиональное обучение (*3.1 и приложения 4, 5, 6 и 7*)
 - 5.1.2.1 Общие принципы
 - 5.1.2.2 Инструкторы
 - 5.1.2.3 Обучение
 - 5.1.2.4 Транспортные средства, используемые для обучения
 - 5.1.2.5 Контроль
- 5.1.3 Обучение методам оказания первой помощи (*3.2*)
- 5.1.4 Обучение детей безопасному поведению на дорогах (*3.3*)

5.2 Повышение уровня информированности/связь с общественностью

- 5.2.1. Кампании по безопасности дорожного движения
 - 5.2.1.1 Общие рекомендации *(предстоит разработать)*
 - 5.2.1.2 Рекомендации, касающиеся пешеходов *(приложение 1 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))*
 - 5.2.1.3 Особый случай туннелей *(доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и доклад TRANS/WP.1/2002/28)*
 - 5.2.1.4 Кампании для водителей и пассажиров двухколесных транспортных средств с двигателем *(3.6 5)*
- 5.2.2. Скорость
 - 5.2.2.1 Общие рекомендации *(предстоит разработать?)*
 - 5.2.2.2 Информация для водителей, осуществляющих международные перевозки, о национальном законодательстве в отношении ограничений скорости с разбивкой по категориям транспортных средств и дорог *(1.6)*
- 5.2.3. Информация для участников дорожного движения *(1.7)*
- 5.2.4. Условные обозначения, предупреждающие водителей транспортных средств о побочных эффектах некоторых лекарственных препаратов *(3.10)*

5.3 Контроль и санкции *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя Швейцарии)*

Часть II Правила в отношении транспортных средств и их использования

Глава 6. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

- 6.1 Технический осмотр транспортных средств *(2.6 и TRANS/WP.1/2001/25 и Corr.1)*
- 6.2 Методы погрузки и закрепления груза *(2.8 и приложение 3)*
- 6.3 Регистрация
 - 6.3.1 Временная регистрация *(2.4)*
 - 6.3.2 Свидетельство о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств *(2.5)*
- 6.4 Медицинские аптечки *(2.7)*
- 6.5 Международный режим дорожного движения *(новый пункт)*

Глава 7. Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств

7.1 Велосипеды

- 7.1.1 Технические аспекты
 - 7.1.1.1 Видимость велосипедов в ночное время (2.1)
 - 7.1.1.2 Обозначение прицепов (2.3)
- 7.1.2 Особые правила движения
 - 7.1.2.1 Использование защитных шлемов (3.4)

7.2 Мопеды

- 7.2.1 Технические аспекты
 - 7.2.1.1 Видимость в ночное время (3.5 1))
 - 7.2.1.2 Характеристики (3.5 1))
 - 7.2.1.3 Прицепы (3.5 1))
- 7.2.2 Особые правила движения
 - 7.2.2.1 Использование мопедов (3.5 3))
 - 7.2.2.2 Безопасность водителей и пассажиров мопедов (3.5 2))

7.3 Мотоциклы

- 7.3.1 Технические аспекты
 - 7.3.1.1 Видимость (3.6 1))
 - 7.3.1.2 Обзорность (3.6 2))
 - 7.3.1.3 Защитные устройства (3.6 4))
 - 7.3.1.4 Прицепы (новый пункт)
- 7.3.2 Особые правила движения
 - 7.3.2.1 Требования, предъявляемые к водителям (3.6 3))
 - 7.3.2.2 Безопасность мотоциклистов (3.6 5), *второй и третий абзацы, а также результаты работы небольшой группы под председательством представителя США)*

7.4 Легкие механические транспортные средства (еще не рассматривался)

7.5 Пассажи́рские транспортные средства, используемые в рамках общественного транспорта

- 7.5.1 Технические аспекты
 - 7.5.1.1 Обозначение школьных автобусов (2.2 и приложение 1)
- 7.5.2 Особые правила движения
 - 7.5.2.1 Требования, предъявляемые к водителям транспортных средств категории D (3.8)

7.6 Особые категории транспортных средств

- 7.6.1 Транспортные средства большой длины и/или грузоподъемности
 - 7.6.1.1 Специальные опознавательные знаки (2.9)
- 7.6.2 Тихоходные транспортные средства
 - 7.6.2.1 Специальные опознавательные знаки (2.10)
- 7.6.3 Транспортные средства, перевозящие опасные грузы
 - 7.6.3.1 Особые правила движения (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9)

Часть III Объекты инфраструктуры

Глава 8. Оборудование инфраструктур

- 8.1 Меры и оборудование, призванные повысить безопасность пешеходов (приложение 1 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))
 - 8.1.1 Тротуары и пешеходные дорожки
 - 8.1.2 Пешеходные переходы
 - 8.1.3 Подземные переходы и пешеходные мосты
 - 8.1.4 Пешеходные зоны
 - 8.1.5 Зоны с ограниченным движением
 - 8.1.6 Создание пешеходной инфраструктуры в сельских районах
 - 8.1.7 Указатели направлений и информационно-указательные знаки для пешеходов
 - 8.1.8 Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя
 - 8.1.9 Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов
 - 8.1.10 Текущее содержание тротуаров
- 8.2 Оборудование для обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения
 - 8.2.1 Проектирование школ и прилегающих к ним объектов (4.4 m - s))

- 8.2.2 Остановки школьного автобуса (4.5 a))
- 8.3 Меры, направленные на облегчение перемещения инвалидов (4.6 c) и d))
- 8.4 Меры, направленные на облегчение перемещения престарелых лиц (4.7 a), b) и c))
- 8.5 Охрана дорог от пересечения их дикими животными (4.1)
- 8.6 Расстояние от проезжей части дороги до искусственных сооружений, расположенных над ней (4.3)
- 8.7 Туннели (доклад АС.7/9 и доклад TRANS/WP.1/2002/28)
- 8.8 Велосипедные дорожки (текст?)

Глава 9. Меры безопасности

- 9.1 Меры безопасности при использовании на участках с односторонним движением полос, зарезервированных для движения автобусов в противоположном направлении (1.5)
- 9.2 Безопасность дорожных рабочих (4.2)

Часть IV Прочие меры, влияющие на безопасность

Глава 10. Оказание помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (приложение 2 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))

- 10.1 Оперативное оповещение
- 10.2 Обеспечение безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия
- 10.3 Первая помощь
- 10.4 Экстренная медицинская помощь

Глава 11. Критерии применения локальных ограничений в дорожном движении

- 11.1 Общие рекомендации (1.9.1)
- 11.2 Ограничение скорости (1.9.2)
- 11.3 Запрещение обгона (1.9.3)
- 11.4 Запрещение остановки и стоянки (1.9.4)

* * * * *

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

ОСНОВНАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ,

стремясь обеспечить в Европе большее единообразие правил, касающихся дорожного движения, в целях повышения безопасности на дорогах и облегчения международного движения,

принимая во внимание, что с этой целью Конвенция о дорожном движении была открыта для подписания в Вене 8 ноября 1968 года и что Европейское соглашение, дополняющее эту Конвенцию, было открыто для подписания в Женеве 1 мая 1971 года,

отмечая, однако, что положения этих двух международных документов оставляют возможность разногласий между странами по некоторым из правил, о которых идет речь,

рекомендует правительствам в целях устранения этих разногласий, по мере возможности, включить в национальное законодательство правила, соответствующие приведенным ниже рекомендациям, и

рекомендует, кроме того, правительствам, которые еще не могут ратифицировать эти международные документы или присоединиться к ним, тем не менее применять отныне и в возможно более полной мере содержащиеся в них положения.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Часть I Участники дорожного движения

Глава 1. Правила дорожного движения

1.1 Направление движения (1.1)

В интересах безопасности дорожного движения считается желательным, чтобы во всех странах направление движения было одинаковым. Однако признается, что обстоятельства финансового и экономического характера могут на много лет воспрепятствовать всякому изменению направления движения в тех немногих странах, в которых движение происходит по левой стороне. Тем не менее правительствам этих стран не следует упускать из виду желательность такого изменения.

1.2 Обгон (1.3)

1.2.1 В отношении обгона на перекрестках не следует предусматривать ограничений, помимо тех, которые предписаны в пункте 8 статьи 11 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

1.2.2 *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя России).*

1.3 Железнодорожные переезды (1.2)

Пользователям дороги следует запретить пересекать линию знака "железнодорожный переезд" (А, 28^a или А, 28^b) при приближении поезда к железнодорожному переезду, оборудованному таким знаком.

1.4 Возвращение в поток движения транспортных средств общего пользования, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки, при выезде с соответствующим образом обозначенных остановок (1.4)

Для облегчения движения транспортных средств общего пользования, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки в населенных пунктах, следует предусмотреть положения, согласно которым водители других транспортных средств должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимый для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Эти положения ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанностей принимать - после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение - меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия.

1.5 Использование устройств безопасности в случае остановки транспортного средства на проезжей части (3.9 и 1.8)

a) В тех случаях, когда для обозначения остановившегося на проезжей части механического транспортного средства, иного, чем двухколесный мопед

или двухколесный мотоцикл без коляски, используется предупреждающий треугольник, такой треугольник должен использоваться в соответствии с положениями пункта 5 статьи 23 Конвенции о дорожном движении 1968 года с поправками, предусмотренными в Европейском соглашении 1971 года, и должен отвечать следующим условиям: (текст в измененной редакции и в измененном изложении)

- i) предупреждающий треугольник должен соответствовать требованиям Правил № 27, прилагаемых к Соглашению 1958 года о принятии единообразных условий официального утверждения и взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств;
 - ii) треугольник должен устанавливаться за пределами населенных пунктов у края проезжей части дороги либо на занимаемой остановившимся транспортным средством полосе перпендикулярно осевой линии этой полосы на расстоянии не менее 30 м от остановившегося транспортного средства против хода движения таким образом, чтобы он мог быть своевременно замечен водителями приближающихся транспортных средств. Это расстояние должно составлять не менее 100 м на скоростных дорогах (автомагистралях и автотрассах);
 - iii) в населенных пунктах предупреждающий треугольник должен, по возможности, устанавливаться указанным выше образом, однако соответствующее расстояние может быть сокращено до 30 м.
- b) Приведенные выше положения *i)-iii)* применяются в отношении и других специальных устройств, если они предусмотрены национальным законодательством.
- c) В целях предотвращения возможности наезда на водителей и других пассажиров поврежденных транспортных средств, находящихся на обочине дороги или на краю проезжей части в ожидании технической помощи или во время ремонта, другими транспортными средствами настоятельно рекомендуется использовать, помимо вышеуказанных предупреждающих устройств, защитную одежду или другие средства безопасности, как, например, специальные жилеты, улучшающие их видимость в дневное и ночное время. Эти защитные устройства должны быть изготовлены из флюоресцирующих

материалов со светоотражающими полосами для того, чтобы они были ясно видимы во всех условиях и под любым углом.

Глава 2. Общие правила поведения в условиях дорожного движения

2.1 Скорость *(предстоит разработать)*

2.2 Алкоголь, наркотики и медикаменты *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя Италии)*

2.3 Ремни безопасности

2.3.1 *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя США)*

2.3.2 Отступления (3.7)

а) Странам-членам рекомендуется признавать действительность на своей территории документов, освобождающих лиц от необходимости пользоваться ремнями безопасности при наличии медицинских оснований и выданных в другой стране при условии, что в данных документах, которые могут быть либо официальными документами, либо медицинскими свидетельствами в зависимости от практики, используемой в конкретной стране, проставлен символ, приведенный ниже, с указанием фамилии владельца и срока действия данного документа.



б) Гражданам тех стран, в которых использование ремней безопасности не является еще обязательным по закону, следует для получения права освобождения от использования ремней безопасности в стране пребывания иметь медицинское свидетельство, составленное в соответствии с вышеизложенными требованиями.

2.4 Мобильный телефон (*предстоит разработать на основе документа TRANS/WP.1/2001/31*)

2.5 Туннели (*доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 (вводная часть пункта С.1.1 (принципы)) и доклад TRANS/WP.1/2002/28*)

Глубокий анализ происшествий на дорогах показывает, что дорожно-транспортное происшествие является следствием одной или более ошибок, допущенных в рамках комплексной системы, объединяющей такие элементы, как водители, транспортные средства, автодорога и прилегающая к ней местность. Однако поскольку основной причиной ДТП служит человеческая ошибка, усилия по повышению дорожной безопасности должны быть направлены в первую очередь на предотвращение таких человеческих ошибок.

2.5.1 Общие правила, подлежащие соблюдению

В основном правила дорожного движения, действующие в туннелях, идентичны правилам, применяющимся на открытых дорогах, т.е. речь идет о соблюдении безопасной дистанции, ограничении предельной скорости и максимальной нагрузки, тщательном закреплении всех грузов и соответствующем предупреждении других участников дорожного движения в случае аварии или дорожного затора. Кроме того, водителям, находящимся в туннелях, рекомендуется еще более внимательно, чем на открытых дорогах, слушать сообщения, передаваемые по радио на указанной частоте, с тем чтобы они не пропустили соответствующего уведомления о дорожной ситуации и возможных конкретных инструкций.

2.5.2 Особые правила, подлежащие соблюдению

Вместе с тем ряд дополнительных правил дорожного движения, приводимых ниже, касается конкретно туннелей.

Так, при движении в туннеле:

- обязательным является использование фар, даже в освещенных туннелях (*статья 25-бис Венской конвенции*);
- запрещается обгон при наличии только одной полосы движения в каждом направлении (*статья 25-бис Венской конвенции*);

- запрещается останавливаться в туннеле (за исключением экстренных случаев) (*статья 25-бис Венской конвенции*);
- запрещаются развороты и движение задним ходом (*статья 25-бис Венской конвенции*);
- крайне важно соблюдать надлежащую дистанцию (*или дистанцию, предписываемую при въезде в туннель или в туннеле*) по отношению к транспортному средству, движущемуся спереди. Между легковыми автомобилями такая дистанция должна составлять 2 сек., между грузовыми транспортными средствами - 4 сек., а между остановившимися транспортными средствами должна выдерживаться дистанция в 5 м, за исключением случая экстренной остановки.

2.5.3 Правила поведения в конкретных ситуациях

Кроме того, в случаях, указанных ниже, должны применяться следующие правила поведения:

- i) В случае дорожного затора надлежит:
 - включить предупреждающие световые сигналы;
 - соблюдать надлежащую дистанцию по отношению к транспортному средству, движущемуся спереди, даже в случае медленного движения либо остановки;
 - заглушить двигатель при полном прекращении движения;
 - не покидать транспортное средство;
 - следить за возможными сообщениями по радио.
- ii) В случае аварии или ДТП надлежит:
 - включить предупреждающие световые сигналы;
 - заглушить двигатель;
 - покинуть транспортное средство;
 - обратиться за помощью через пункт экстренной связи.
- iii) В случае пожара с участием вашего транспортного средства надлежит:
 - по возможности, выехать из туннеля;если это сделать невозможно, то:
 - съехать на обочину;
 - заглушить двигатель;

- немедленно покинуть транспортное средство;
 - попытаться погасить пламя при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если потушить огонь невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу;
 - обратиться за помощью через пункт экстренной связи.
- iv) При остановке перед местом пожара (другое транспортное средство) надлежит:
- включить предупреждающие световые сигналы;
 - съехать на обочину;
 - заглушить двигатель;
 - немедленно покинуть транспортное средство;
 - попытаться погасить пламя при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если потушить огонь невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.

См. также соответствующие рекомендации в пунктах 5.1.1.2, 5.1.2.3 и 5.2.1.3.

2.6 Вождение в ночное время (*предстоит разработать*)

Глава 3. Пешеходы и лица с ограниченной способностью к передвижению

3.1 Безопасность пешеходов (*приложение 1 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года)*)

Цель настоящих рекомендаций заключается в сокращении факторов риска, с которыми пешеходам приходится сталкиваться на дороге и которые могут быть связаны как с дорожно-транспортными происшествиями с участием транспортных средств, так и с прочими несчастными случаями, например, падением. Поскольку пешеходы как группа, характеризующаяся неоднородностью, обладают самыми разными возможностями и по отдельности особенно уязвимы, стратегии адаптации поведения пешеходов к существующим дорожным инфраструктурам ограничены. Поэтому необходимы правовые положения, касающиеся инфраструктуры, стандартов для транспортных средств и поведения участников дорожного движения.

3.1.1 Средства обслуживания пешеходов

Средства обслуживания и инфраструктура должны проектироваться таким образом, чтобы обеспечить мобильность пешеходов, снизить опасность на дороге и способствовать формированию у всех участников дорожного движения безопасного и ответственного поведения (*см. 8.1*).

3.1.2 Кампании по повышению безопасности пешеходов

Рекомендуется повышать информированность участников дорожного движения о существующих правилах и безопасном для пешеходов поведении. Особое внимание следует уделять вопросам, указанным в пункте 5.2.1.2.

3.1.3 Роль государственных органов

Государственные органы должны еще более серьезно учитывать уязвимость пешеходов и играть активную роль в деле снижения опасности, которой они подвергаются на дорогах, посредством:

- a) уделения особого внимания проблеме безопасности пешеходов в своих национальных стратегиях безопасности дорожного движения; обеспечения с этой целью того, чтобы меры, касающиеся безопасности пешеходов, должным образом учитывались в их законодательстве, правилах и национальных программах действий;
- b) учета интересов пешеходов при разработке планов маршрутов и движения транспортных потоков и уделения им такого же внимания, как и другим участникам дорожного движения. В случае строительства новых или изменения существующих инфраструктур необходимо исследовать последствия такой работы для пешеходов, с тем чтобы выявлять и смягчать возможное негативное воздействие на безопасность и мобильность пешеходов;
- c) привлечения к участию в этой работе жителей соответствующих районов, с тем чтобы своими предложениями они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

3.1.4 Исследования и статистика в области безопасности пешеходов

Необходимо усовершенствовать систему статистики и исследований в области безопасности пешеходов, в частности, посредством принятия следующих мер:

- a) обеспечение регистрации дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и оптимизации качества регистрируемых данных;
- b) исследование взаимозависимости между уменьшением числа и тяжести дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и снижением активности пешеходов (как, например, в случае доставки детей в школу на легковом автомобиле вместо ходьбы или постоянного нахождения пожилых лиц дома в силу опасений, которые они испытывают в связи с повышением интенсивности автомобильного движения);
- c) проведение дополнительных исследований для выявления позитивных и негативных последствий все более широкого использования передовых технологий на транспортных средствах, а также развития конструкции транспортных средств для безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения, и в частности пешеходов.

3.2 Облегчение перемещения инвалидов (4.6 a), b), e), f), g), h) и i) и приложение 9)

В дополнение к положениям Конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений 1971 года правительствам рекомендуется безотлагательно принять необходимые меры для облегчения перемещения инвалидов в условиях дорожного движения во всех случаях, когда это возможно, и с должным учетом безопасности всех участников дорожного движения на основе следующих принципов:

- a) принятие международного знака, который приводится в приложении 9 к настоящей Сводной резолюции или описание которого содержится в Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (пункт 1 главы Н приложения 1), и изображение его на документах, дорожных знаках и сигналах и т.д., используемых для облегчения перемещения инвалидов;

- b) разрешение инвалидам, использующим инвалидные коляски, выезжать на пешеходные дорожки и тротуары при условии движения со скоростью пешеходов, а также на велосипедные дорожки в том случае, если не имеется тротуара или пешеходной дорожки с надлежащим покрытием;
- c) содействие в тех случаях, когда это возможно, созданию и функционированию специальных систем городского транспорта, предназначенных для использования инвалидами, не способными передвигаться без посторонней помощи (например, система такси или микроавтобусов, специально оборудованных для этой цели);
- d) облегчение передвижения инвалидов, в частности, путем использования личных автомобилей или такси за счет системы соответствующих мер (таких, как предоставление дотаций или снижение налогов и/или тарифов);
- e) содействие:
 - i) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств с целью облегчения перевозки инвалидов;
 - ii) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств с целью обеспечения возможности вождения их некоторыми категориями инвалидов;
 - iii) разработке и строительству специальных транспортных средств, предназначенных для инвалидов;
 - iv) стандартизации оборудования, используемого для оснащения транспортных средств, упомянутых в подпунктах i) и ii), а также специальных транспортных средств, упомянутых в подпункте iii);
- f) использование средств массовой информации и других соответствующих возможностей для широкого ознакомления населения с проблемами, с которыми сталкиваются инвалиды в условиях дорожного движения;
- g) распространение среди инвалидов соответствующей информации, касающейся транспортных устройств и обозначенных маршрутов, которыми они могут пользоваться.

3.3 Безопасность престарелых лиц (4.7 d), e) и f))

В целях повышения безопасности престарелых лиц целесообразно добиваться повышения уровня их осведомленности о факторах опасности, связанных с дорожным движением. Поэтому рекомендуются следующие меры:

- a) следует поощрять ношение в ночное время престарелыми лицами яркой и светоотражающей одежды или светоотражающих обозначений;
- b) на всех уровнях принятия решений следует обеспечить распространение информации в отношении потребностей престарелых лиц в связи с транспортными системами и средствами;
- c) следует использовать средства массовой информации, а также другие соответствующие возможности для ознакомления всех участников дорожного движения, включая престарелых лиц, с конкретными проблемами, с которыми сталкиваются престарелые лица в условиях дорожного движения. В этой связи значительную помощь могли бы оказать курсы для престарелых лиц, создаваемые заинтересованными организациями и/или полицией.

3.4 Роликовые доски, роликовые коньки ... (предстоит разработать?)

Глава 4. Безопасность детей в условиях дорожного движения

4.1 При их следовании в школу и из школы (4.4 a)-l) и t)-w))

4.1.1 Меры, которые следует принять для обеспечения безопасности детей при их следовании в школу и из школы (4.4 a)-d)) (текст в измененной редакции и в измененном изложении)

Дорожное движение является наиболее сложным и требующим внимания аспектом окружающей среды, с которым может столкнуться ребенок. В силу физиологического и психического развития ребенка его поведение менее предсказуемо и существенно отличается от поведения взрослого человека. К тому же дети особенно подвержены дорожно-транспортному травматизму и опасности длительной (постоянной) потери трудоспособности, которая может оказать глубокое негативное воздействие на качество жизни пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях детей.

Для того чтобы снизить число несчастных случаев, жертвами которых являются дети, причем значительная часть таких дорожно-транспортных происшествий происходит при следовании детей в школу и из школы, рекомендуется:

- a) дополнять рекомендации о минимальных требованиях в отношении обучения детей правилам безопасного поведения на дорогах, в частности в школах (см. рекомендацию 5.1.4);
- b) защищать детей с помощью активных и пассивных мер обеспечения безопасности;
- c) исключать, по возможности, возникновение опасных ситуаций на дорогах вблизи школ и на маршрутах следования в школы; и
- d) подчеркивать важность максимально возможного учета особых проблем, связанных с детьми, при планировании транспортной сети.

4.1.2 Родители и местная администрация (4.4 e)-1)

Должны быть приняты необходимые меры по обеспечению безопасности детей по пути в школу и из школы, а также в непосредственной близости от школ, по возможности, в соответствии со следующими положениями:

- a) родителей следует информировать о том, что их дети как участники дорожного движения обладают ограниченными возможностями; следует побуждать родителей к повышению безопасности их детей путем надзора и соответствующего обучения. В отношении надзора следует особо поощрять сопровождение детей - особенно учащихся младших классов - самими родителями или иным лицом, а также постепенное приучение их к тому, чтобы ходить без сопровождения. В отношении приобретения навыков правильного поведения в условиях дорожного движения теоретическое обучение должно подкрепляться практическим обучением в реальных условиях дорожного движения; детей следует приучать к тому, как должен вести себя пешеход (как переходить дорогу, как идти по краю дороги, у которой нет тротуаров, и т.д.). Такое обучение должно проводиться как учителями, так и родителями;

- b) взрослые должны обращать особое внимание на то, чтобы на своем собственном примере показывать детям, которых они сопровождают, как следует правильно вести себя на дороге;
- c) для обеспечения безопасности детей в опасных местах по пути в школу и из нее следует организовать патрули (из числа сотрудников полиции, учителей, родителей или учеников старших классов). Поскольку патрули, состоящие из учеников старших классов, содействуют не только повышению безопасности детей в таких местах, но и получению общих знаний в области безопасности движения самими патрульными и развитию у них чувства ответственности, предлагается уделять особое внимание вопросу о содействии созданию и работе таких патрулей;
- d) следует поощрять использование средств массовой информации для распространения научно подготовленных программ, предназначенных для родителей и детей и имеющих целью повышение безопасности детей по пути в школу и из школы;
- e) для детей - в частности для тех, которые учатся в младших классах, и особенно если школа расположена далеко от места жительства, - следует организовать систему перевозок (например, школьными автобусами - см. рекомендацию 7.5.1.1);
- f) следует поощрять родителей и администрацию школ к обеспечению того, чтобы дети носили ярко окрашенную одежду или предохраняющие приспособления (из светоотражающих или люминесцентных материалов), в частности, в условиях плохой видимости;
- g) детей, которые в соответствии с национальным законодательством могут использовать велосипеды и мопеды, следует обучать основным правилам дорожного движения и им следует указывать на важность правильного оборудования их транспортного средства (освещение, светоотражающие приспособления, тормоза и т.д.) и использования предохраняющих устройств (шлемы и т.д.), а также на особые виды опасности, которые могут возникнуть при движении на дороге для данной категории транспортных средств, особенно в связи с наличием грузовых транспортных средств. Если детям разрешается использовать велосипеды с раннего возраста, то следует поощрять сопровождение их родителями или каким-либо иным лицом, а также принятие

мер, указанных выше в пунктах а) и с), для того чтобы постепенно приучать их к правильному поведению на дороге при пользовании велосипедом.

4.1.3 Дорожное движение и дорожные знаки и сигналы (4.4 t)-u)

а) Водителей следует предупреждать с помощью соответствующих дорожных знаков о близости школ. По меньшей мере в часы школьных занятий и в те часы, когда дети направляются в школу и из школы скорость следует ограничивать, а стоянку и обгон следует запрещать.

б) Компетентным органам следует усилить контроль за соблюдением водителями правил дорожного движения вблизи школ в те часы, когда дети приходят в школу и уходят из нее.

4.1.4 Статистика и исследования (4.4 v)-w))

а) Правительства должны обеспечить статистический учет всех дорожно-транспортных происшествий, жертвами которых являются дети, и принять соответствующие меры для улучшения качества собираемых данных. В тех случаях, когда национальная статистика не включает данные о дорожно-транспортных происшествиях, имевших место при следовании в школу или из нее, необходимую информацию следует собирать посредством проведения специальных обследований или обзоров.

б) Правительствам следует предпринимать необходимые шаги для расширения исследований, направленных на повышение безопасности детей, которые участвуют в дорожном движении.

4.2 **При перевозке детей (4.5 b))**

а) Перевозка стоящих детей не разрешается.

б) Настоятельно рекомендуется присутствие сопровождающего. Если функции сопровождающего выполняет ученик, то ему должно быть по крайней мере 16 лет, и, кроме того, он должен пройти специальную подготовку.

с) Водители должны быть ознакомлены с особым характером проблем, связанных с перевозкой детей.

4.3 Привитие детям навыков надлежащего поведения (4.5 с))

Детей следует обучать поведению на автобусной остановке, при посадке в автобус и высадке из него, а также в ходе поездки. Такое обучение следует дополнять практическими занятиями, в частности для обучения поведению в опасных ситуациях.

Глава 5. Методы оказания воздействия на поведение на дороге

5.1 Обучение/профессиональная подготовка

5.1.1 Водительское удостоверение

5.1.1.1 *(предстоит разработать; результаты работы небольшой группы под председательством представителя России)*

5.1.1.2 Движение в туннелях (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и доклад TRANS/WP.1/2002/28)

Экзамены (*теоретические*) на получение водительских удостоверений для всех категорий транспортных средств должны включать вопросы, касающиеся особых правил движения в туннелях, обозначенных специальными дорожными знаками (*статья 25-бис Венской конвенции о дорожном движении*), а также правильного поведения участников дорожного движения в особых ситуациях, например, в случае неисправности транспортного средства, дорожного затора, дорожно-транспортного происшествия или пожара в туннеле (*см. рекомендации 2.5.1-2.5.3*).

5.1.2 Профессиональное обучение (3.1 и приложения 4, 5, 6 и 7)

5.1.2.1 Общие принципы (3.1 а)-с))

а) Профессиональное обучение вождению автомобиля должно быть основано на следующих основных принципах:

і) поведение водителей играет важную роль в дорожно-транспортных происшествиях и их предотвращении;

ii) минимальные требования, предъявляемые на экзаменах по вождению, изложены в Соглашении о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), заключенном в Женеве 1 апреля 1975 года;

iii) для того чтобы отвечать по крайней мере этим минимальным требованиям, необходимо соответствующее обучение;

iv) методы обучения должны всегда отражать достижения в области обучения и прикладной психологии и, таким образом, соответствовать современным требованиям и местным условиям;

v) в целях повышения уровня обучения следует поощрять проведение совместных совещаний для установления связи между представителями автошкол, инструкторами и компетентными органами, принимающими экзамен по вождению.

b) Требования, содержащиеся в настоящей рекомендации, должны рассматриваться как минимальные, и правительства должны стремиться к тому, чтобы по возможности дополнить их с учетом существующих тенденций в области обучения.

c) Правительствам рекомендуется принимать любые необходимые меры, направленные на обеспечение такого положения, при котором обучение вождению автомобиля проводилось бы по возможности в соответствии с минимальными требованиями, определенными ниже в пунктах 5.1.2.2-5.1.2.3.

5.1.2.2 Инструкторы (3.1 d))

Профессиональным обучением занимаются только инструкторы, допущенные компетентным национальным органом в соответствии с условиями, перечисленными в *приложении 4* к настоящей Сводной резолюции. Подготовка, осуществляемая в некоторых странах инструкторами-практикантами, должна

проводиться под личным контролем профессионального инструктора, который несет за это прямую ответственность.

5.1.2.3 Обучение (3.1 e)-g))

- a) Обучение должно способствовать выработке правильных действий и поведения во всевозможных дорожных ситуациях, охватывать вопросы, указанные в *приложении 5*, и руководствоваться методами, изложенными в *приложении 6* к настоящей Сводной резолюции, по меньшей мере в объеме, необходимом для сдачи теоретического и практического экзамена на получение водительского удостоверения, и давать ученику возможность осознавать опасности, связанные с дорожным движением, и, в частности, то обстоятельство, что эти опасности особенно велики в первые годы вождения.
- b) В процессе обучения вождению, о котором говорится в пунктах *a) и d)*, инструкторов следует поощрять к тому, чтобы они:
 - i) максимально использовали активные методы обучения и современные учебные пособия, включая при необходимости площадки для обучения вождению транспортных средств определенных категорий во внедорожных условиях;
 - ii) приспособливали свои методы обучения к каждому ученику таким образом, чтобы поощрять его активное участие;
 - iii) разрабатывали методы систематического обучения, которые сочетают теоретическую и практическую подготовку по конкретным аспектам вождения и безопасного поведения.
- c) (*доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и доклад TRANS/WP.1/2002/28*)

Программами подготовки водителей грузовых автомобилей, междугородных и городских автобусов должны охватываться отдельные конкретные аспекты поведения в туннелях. Крайне важно также, чтобы они имели знания по вопросам безопасности транспортных средств и их оборудования. В частности, все

водители должны уметь правильно пользоваться огнетушителем. Поэтому рекомендуется ввести периодический экзамен (не реже чем один раз в пять лет) для проверки на знание требуемых аспектов безопасности.

d) (3.1 g)) Для осуществления теоретической подготовки обеспечивается наличие подходящих помещений, учебных пособий и оборудования, определенных в учебных планах и программах обучения.

5.1.2.4 Транспортные средства, используемые для обучения (3.1 h-i))

a) Используемые для практического обучения автотранспортные средства, за рулем которых находится ученик, должны быть сконструированы таким образом, чтобы инструктор в той степени, в которой это необходимо для предупреждения дорожно-транспортных происшествий, имел возможность взять управление на себя.

b) Спереди и сзади на транспортных средствах наносится знак, ясно указывающий на то, что данные транспортные средства используются для обучения.

5.1.2.5 Контроль (3.1 j))

Для обеспечения соблюдения положений вышеприведенных пунктов 5.1.2.2-5.1.2.4 компетентные органы должны регулярно проводить соответствующий контроль.

5.1.3 Обучение методам оказания первой помощи (3.2)

a) Следует принимать надлежащие меры для обеспечения того, чтобы кандидаты на получение водительских удостоверений были должным образом обучены правилам поведения на месте дорожно-транспортного происшествия, с тем чтобы свести к минимуму опасность для жизни или здоровья на месте происшествия.

b) Следует содействовать тому, чтобы водители и другие участники дорожного движения на добровольной основе приобретали навыки оказания

первой помощи через учебные курсы, средства массовой информации или с использованием любых других подходящих возможностей.

5.1.4 Обучение детей безопасному поведению на дорогах (3.3)

Надлежит с самого раннего возраста обучать детей элементарным правилам безопасного поведения на дорогах и прививать им соответствующие основные навыки. С этой целью следует принять необходимые меры, направленные на создание условий для обучения школьников безопасному поведению на дорогах, и следить за тем, чтобы такое обучение по возможности осуществлялось в соответствии с принципами и положениями приложения 8. При этом надлежит руководствоваться следующими принципами:

- a) основная цель обучения безопасному поведению на дорогах состоит:
 - i) в приобретении знаний, необходимых для соблюдения правил дорожного движения и для безопасного поведения на дорогах или улицах;
 - ii) в обеспечении правильного поведения в различных дорожно-транспортных ситуациях в зависимости от возможностей детей (например, обусловленных возрастом и уровнем развития);
 - iii) в привитии чувства осознания важности и целесообразности мер по обеспечению безопасности дорожного движения,
- b) для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, оно должно проводиться на систематической и постоянной основе в дошкольных учреждениях, в начальных и средних школах и во время внешкольных и послешкольных мероприятий. Должны приниматься все меры по обеспечению активного участия детей в процессе обучения, по налаживанию сотрудничества с родителями и привлечению их к этой работе, с тем чтобы усилия родителей стали неотъемлемой частью процесса обучения детей, особенно в раннем возрасте;
- c) обучение безопасному поведению на дорогах может проводиться не только в качестве отдельного предмета, но и как составная часть более

общей концепции, направленной на воспитание детей и подростков в духе уважения основных ценностей человека в его повседневной жизни. Кроме того, оно должно прививать молодым людям чувство уважения к разумному, осторожному и аккуратному поведению не только при вождении транспортного средства, но и в повседневной жизни, в особенности когда это касается других людей. Для того чтобы обучение имело максимальный воспитательный эффект, оно не должно ограничиваться изучением только правил дорожного движения, а должно охватывать, например, практические навыки, знание правил безопасности и положительное к ним отношение с точки зрения предметов технического характера, этики и социологии;

d) безопасность детей по пути в школу и из школы основана на аналогичных принципах и характерных особенностях во многих странах. Поэтому в качестве одной из тем в школьных учебных программах особое внимание следует уделять воспитанию детей в духе международного сотрудничества и дружбы.

5.2 Повышение уровня информированности/связь с общественностью

5.2.1. Кампании по безопасности дорожного движения

5.2.1.1 Общие рекомендации (предстоит разработать)

5.2.1.2 Рекомендации, касающиеся пешеходов (приложение 1 (пункт 2) к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))

В целях содействия повышению безопасности пешеходов особое внимание в контексте организации информационно-пропагандистских кампаний и курсов вождения следует уделять следующим вопросам:

a) кампании за повышение безопасности пешеходов должны создавать образ пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, но как одного из активных участников дорожного движения в силу имеющегося у него/нее неотъемлемого права;

- b) кампании призваны информировать всех участников дорожного движения о пределах физических и психологических возможностей человека в условиях движения; тем самым они должны способствовать пониманию поведения каждой группы участников дорожного движения;
- c) на курсах вождения и во время информационно-пропагандистских кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам.

5.2.1.3 Особый случай туннелей (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9 и доклад TRANS/WP.1/2002/28 (мера 1.01))

В целях повышения уровня информированности участников дорожного движения по вопросу о безопасности в туннелях следует регулярно организовывать соответствующие информационные кампании в сотрудничестве с основными партнерами.

- a) Такие кампании должны быть направлены на стимулирование правильного поведения участников дорожного движения при въезде в туннель, при проезде через него или при возникновении особых ситуаций, например, в случае поломки транспортного средства, затора, дорожно-транспортного происшествия и пожаров, а также на ознакомление с имеющимся в туннелях оборудованием для обеспечения безопасности.

В этой связи целесообразно напомнить подлежащие соблюдению правила поведения, содержащиеся в рекомендациях 2.5.1-2.5.3.

- b) Соответствующую информацию следует, в частности, вывешивать на площадках отдыха, находящихся перед туннелями, и на въезде в туннель, где движение останавливается (например, в местах взимания платы за проезд).

5.2.1.4 Кампании для водителей и пассажиров двухколесных транспортных средств с двигателем (3.6 5))

Необходимо поощрять кампании, направленные на повышение безопасности движения и имеющие целью обеспечить более правильное поведение водителей двухколесных транспортных средств с двигателем (мотоциклы и мопеды), участвующих в дорожном движении, и побудить других участников дорожного движения уделять таким транспортным средствам больше внимания, в частности на перекрестках, а также оценивать эффективность подобных кампаний.

5.2.2. Скорость

5.2.2.1 Общие рекомендации (предстоит разработать?)

5.2.2.2 Информация для водителей, осуществляющих международные перевозки, о национальном законодательстве в отношении ограничений скорости с разбивкой по категориям транспортных средств и дорог (1.6)

Следует принять все необходимые меры, с тем чтобы информировать водителей транспортных средств, участвующих в международных перевозках, в частности с помощью знаков и сигналов, установленных на границах, о национальных требованиях, касающихся общих ограничений скорости.

5.2.3. Информация для участников дорожного движения (1.7)

В целях повышения безопасности движения пользователи дорог должны информироваться о серьезных нарушениях дорожного движения на важных международных транзитных магистралях. Поэтому соседним странам рекомендуется осуществлять обмен информацией, если на сети автомагистралей, определенной соответствующими соседними странами:

- i) отмечают серьезные нарушения дорожного движения (пробки или заторы на дорогах);
- ii) необходимо закрыть дорогу для движения на длительный период времени (например, в связи со строительными работами или стихийными бедствиями);

iii) процедуры пересечения границ приводят к значительным задержкам.

Компетентные органы различных стран должны подробно определить объем такой информации и формы ее передачи.

5.2.4 Условные обозначения, предупреждающие водителей транспортных средств о побочных эффектах некоторых лекарственных препаратов (3.10)

a) Правительствам рекомендуется принять необходимые меры для информирования водителей транспортных средств о побочных эффектах некоторых предписываемых врачами или продаваемых без рецепта лекарственных препаратов, которые отрицательно сказываются на способности управлять автомобилем.

b) Такая информация должна проставляться на упаковке соответствующих лекарственных препаратов в виде приведенного ниже предупреждающего условного обозначения.

c) Аналогичным образом, приведенное ниже условное обозначение проставляется на некоторых лекарственных препаратах, употребление которых несовместимо с управлением транспортным средством:

ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕЕ УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ



5.3 Контроль и санкции *(результаты работы небольшой группы под председательством представителя Швейцарии)*

Часть II Правила в отношении транспортных средств и их использования

Глава 6. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

6.1 Технический осмотр транспортных средств (2.6 и приложение 2 (TRANS/WP.1/2001/25 и Corr.1))

- a) Во внутреннем законодательстве должно быть предусмотрено обязательное проведение периодического технического осмотра автотранспортных средств в уполномоченных учреждениях.
- b) Законодательство должно разрешать производить контроль находящихся в эксплуатации транспортных средств без предупреждения.
- c) Техническому осмотру с целью удостовериться в том, что данное транспортное средство отвечает требуемым предписаниям, в частности в отношении безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, должны подвергаться не реже одного раза в год после допуска к движению следующие транспортные средства:
 - i) автомобили и прицепы, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие, помимо сиденья водителя, более восьми мест для сидения;
 - ii) автомобили, предназначенные для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3,5 т, а также прицепы к таким транспортным средствам;
 - iii) такси.
- d) В соответствии с национальным законодательством другие автотранспортные средства также должны подвергаться периодическому техническому осмотру.
- e) Правила, касающиеся технического осмотра, должны основываться на тех проверках, которые перечислены в приложении 2 к настоящей Сводной резолюции.
- f) Во внутреннем законодательстве могут быть установлены более строгие правила в отношении транспортных средств, которые участвовали в дорожно-транспортных происшествиях, или в случае смены их владельца.

6.2 Методы погрузки и закрепления груза (2.8 и приложение 3)

Правительствам следует распространить или способствовать распространению содержания методов и правил, приведенных в приложении 3 к настоящей Сводной резолюции.

6.3 Регистрация

6.3.1 Временная регистрация (2.4)

- a) Транспортные средства, регистрация которых испрашивается на имя лиц, заявляющих о том, что они находятся в стране только проездом, и пользующихся в связи с этим таможенными или фискальными привилегиями (принадлежащие туристам транспортные средства, которые не зарегистрированы или регистрация которых не признана, транспортные средства, купленные для экспорта), не должны регистрироваться в обыкновенной серии.
- b) Такие транспортные средства должны регистрироваться временно, причем регистрация должна действовать в течение периода, который определяется внутренним законодательством.
- c) Такая регистрация, если транспортные средства находятся вне страны, должна производиться только при исключительных и вполне обоснованных обстоятельствах.
- d) Для зарегистрированных таким образом транспортных средств номерной знак должен иметь приблизительно такие же размеры, что и обычные номерные знаки, но на нем должны быть проставлены одна под другой две последние цифры календарного года, в конце которого истекает срок действия свидетельства о временной регистрации, причем предпочтительнее наносить эти цифры белым цветом на красной вертикальной полосе (или красным цветом на белой вертикальной полосе, если фон номерного знака красный).
- e) Новая временная регистрация транспортного средства, которое уже было временно зарегистрировано, может быть сделана лишь в том случае, если заинтересованный орган власти принял все необходимые меры для предупреждения злоупотреблений.

f) В свидетельстве о регистрации транспортных средств, упомянутых выше в подпункте а), следует указывать сообщенное заинтересованным лицом обычное местожительство вне страны, в которой оно просило о временной регистрации (причем это не влечет за собой обязательства производить подробную проверку заявления владельца свидетельства о регистрации относительно его обычного местожительства), и указывать дату, на которую истекает срок действия временной регистрации.

6.3.2 Свидетельство о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств (2.5)

Если выдача свидетельств о регистрации выдаваемых напрокат транспортных средств лицам, берущим их напрокат, вызывает затруднения, то может быть обеспечена возможность выдачи выписок из свидетельства о регистрации или копий таких свидетельств, содержащих по меньшей мере все сведения, требуемые пунктом 1 статьи 35 Конвенции о дорожном движении (1968 года), органом, выдавшим это свидетельство, или организацией, которая получила от этого органа соответствующие полномочия, причем имеется в виду, что:

- a) фотокопия свидетельства, заверенная органом, который выдавал это свидетельство, может заменять саму копию или выписку, упомянутую выше;
- b) орган, который выдает копию или выписку или заверяет фотокопию, имеет право требовать или не требовать сдачу на хранение подлинника свидетельства о регистрации;
- c) на копиях, выписках или фотокопиях проставляется надпись: "Транспортное средство, выданное напрокат - Копия (выписка, фотокопия), предназначенная для использования лицом, берущим транспортное средство напрокат". Копии, выписки или фотокопии, выдаваемые в соответствии с изложенными выше предписаниями для выдаваемых напрокат транспортных средств, зарегистрированных за границей, должны приниматься вместо свидетельства о регистрации.

6.4 **Медицинские аптечки (2.7)**

- a) Транспортные средства категорий В (в случае, если они предназначены для перевозки грузов и пассажиров), С и D, определение которых приведено в

приложении 6 к Конвенции о дорожном движении (1968 года), должны быть оснащены медицинскими аптечками;

b) следует поощрять оснащение такой аптечкой транспортных средств иных категорий, нежели те, которые указаны выше в пункте а), в тех случаях, когда для получения удостоверения на право вождения этих транспортных средств необходимо иметь элементарные знания и подготовку по оказанию первой помощи;

c) такая аптечка должна содержать по крайней мере следующие предметы:

Маска для искусственного дыхания
без соприкосновения рта со ртом 1 шт.

Абсорбирующая повязка в стерильной упаковке:

малая (примерно 10 x 10 см) 2 шт.
средняя (примерно 20 x 25 см) 1 шт.
большая (примерно 25 x 40 см) 1 шт.

Эластичный бандаж типа чулка (предпочтительная длина 30 см), предназначенный:

для головы 1 шт.
для руки 1 шт.
для ноги 1 шт.

Бинт (10 или 12 см) 2 пачки

Эластичная повязка (шириной 10 или 12 см),
кроме того, желательна прокладка для
давящей повязки 2 шт.

Первичная повязка, марлевая
(размер примерно 6 x 10 см) 2 шт.

Пластыри для оказания первой
помощи (разных размеров) 1 коробка

Непромокаемое покрывало (200 x 250 см), причем желательно, чтобы одна сторона была очень заметного цвета	1 шт.
Ножницы для оказания первой помощи	1 шт.
Английские булавки (большие)	6 шт.
Кусок пористой резины (размером 1,5 x 30 x 50 см)	1 шт.
Блокнот с авторучкой или карандашом	1 шт.
Треугольная повязка (факультативно)	1 шт.
Инструкция о пользовании медицинской аптечкой, включая рекомендацию о том, что аптечка должна быть немедленно пополнена после использования какого-либо предмета.	

6.5 Международный режим дорожного движения (новый пункт)

Иностранцы должны соблюдать правила дорожного движения, установленные национальным законодательством страны, по территории которой они передвигаются, в частности правила, касающиеся использования ремней безопасности или ношения защитных шлемов в случае двухколесных транспортных средств.

Если на территории страны, которая является Договаривающейся стороной Конвенции о дорожном движении 1968 года, устанавливается обязательное требование в отношении использования на транспортных средствах специальных устройств, призванных повысить безопасность дорожного движения, как, например, [предупреждающий треугольник, выставляемый у дороги в дополнение к включенным аварийным сигналам,] и/или специальный жилет, который должен надеваться при проведении ремонта транспортного средства на обочине дороги, то от иностранцев, въезжающих на территорию данной страны, может потребоваться наличие на борту их транспортных средств таких устройств. В этом случае при въезде на территорию соответствующей страны до сведения водителей-иностранцев должна доводиться вся необходимая информация.

Глава 7. Особые правила применительно к соответствующим категориям транспортных средств

7.1 Велосипеды

7.1.1 Технические аспекты

7.1.1.1 Видимость велосипедов в ночное время (2.1)

Должны быть предприняты необходимые шаги по принятию указанных ниже мер в дополнение к предписаниям об оснащении таких транспортных средств, содержащимся в Конвенциях 1968 года, направленных на повышение безопасности пользователей велосипедов в ночное время за счет улучшения видимости этих транспортных средств.

Спереди: без отступлений от действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства должны быть оснащены светоотражателем белого цвета.

По бокам: они должны быть оснащены светоотражателями автожелтого цвета, укрепленными на спицах колес, или светоотражающими устройствами, образующими замкнутый круг.

7.1.1.2 Обозначение прицепов (2.3)

Если велосипед буксирует прицеп, то следует в обязательном порядке устанавливать отражательное приспособление красного цвета на задней части прицепа и, кроме того, если задний огонь велосипеда закрыт прицепом или выключен, помещать красный огонь на задней части прицепа.

7.1.2 Особые правила движения

7.1.2.1 Использование защитных шлемов (3.4)

Велосипедистов следует поощрять к использованию шлемов, которые обеспечивают соответствующую защиту.

7.2 Мопеды (в соответствии с определением, содержащимся в статье 1 m) Конвенции о дорожном движении 1968 года)

Должны быть предприняты необходимые меры для обеспечения максимальной безопасности водителей и пассажиров мопедов путем применения положений, соответствующих следующим требованиям:

7.2.1 Технические аспекты

7.2.1.1 Видимость в ночное время (3.5 I))

Без отступлений от действующего национального законодательства, касающегося обычного освещения транспортных средств, такие транспортные средства должны снабжаться боковой сигнализацией, представляющей собой, в частности, либо светоотражающие приспособления автожелтого цвета, закрепленные на спицах колес, либо светоотражающий материал, нанесенный на боковины шин по всему обводу. Если эти транспортные средства подлежат регистрации, то для регистрационных табличек, устанавливаемых сзади, должен использоваться светоотражающий материал.

7.2.1.2 Характеристики (3.5 I))

- a) Мопеды должны быть сконструированы таким образом, чтобы исключить возможность превышения максимальной скорости, разрешенной для них национальным законодательством.
- b) Переоборудование мопедов, ведущее к изменению технических характеристик и безопасности использования, без разрешения компетентных органов запрещается.

7.2.1.3 Прицепы (3.5 I))

В случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством:

- a) они должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность

эксплуатации (скорость, видимость, торможение, максимально допустимая масса прицепа). Национальным законодательством должны также устанавливаться особые правила движения применительно к такому составу транспортных средств;

b) прицепы, буксируемые мопедами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мопеда закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь. Кроме того, если при этом закрывается номерной знак, то он должен быть помещен на задней части прицепа.

7.2.2 Особые правила движения

7.2.2.1 Использование мопедов (3.5 3))

- a) Водители мопедов должны быть не моложе 14 лет.
- b) Правительствам рекомендуется ввести обязательное обучение для водителей мопедов.

7.2.2.2 Безопасность водителей и пассажиров мопедов (3.5 2))

От водителей и пассажиров мопедов в обязательном порядке должно требоваться использование официально утвержденных защитных шлемов.

Следует поощрять ношение хорошо видимой одежды и снаряжения, по возможности с флуоресцентными и светоотражающими материалами и устройствами, особенно в условиях ограниченной видимости при плохой погоде или в ночное время.

7.3 **Мотоциклы**

Должны быть предприняты необходимые меры для обеспечения максимальной безопасности водителей и пассажиров мотоциклов путем применения положений, соответствующих следующим требованиям:

7.3.1 Технические аспекты

7.3.1.1 Видимость (3.6 1))

В дополнение к обязательным устройствам освещения и световой сигнализации, предписанным Конвенцией о дорожном движении 1968 года, на мотоциклах могут быть установлены следующие дополнительные устройства:

- аварийный сигнал,
- передняя и задняя противотуманные фары,
- боковые светоотражающие приспособления автожелтого цвета.

Установку этих устройств следует поощрять, и она должна осуществляться согласно соответствующим предписаниям Правил № 53, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Для заднего номерного знака должен использоваться светоотражающий материал.

7.3.1.2 Обзорность (3.6 2))

На мотоциклах должно быть установлено, по меньшей мере, одно зеркало заднего вида.

7.3.1.3 Защитные устройства (3.6 4))

Конструкция мотоциклов должна обеспечивать эффективную защиту ног водителей.

7.3.1.4 Прицепы

В случаях, когда прицепы допускаются национальным законодательством: (см. 7.2.1.3)

- а) прицепы должны быть сконструированы таким образом, чтобы состав транспортных средств обеспечивал достаточную безопасность эксплуатации (скорость, видимость, торможение, максимально допустимая масса прицепа). Национальным законодательством

должны также устанавливаться особые правила движения применительно к такому составу транспортных средств (например, ограничения скорости);

b) прицепы, буксируемые мотоциклами, должны быть оснащены сзади красным светоотражающим приспособлением. Если красный фонарь мотоцикла закрывается прицепом и/или находящимся на нем грузом, то на прицепе сзади должен быть установлен красный фонарь. Кроме того, если при этом закрывается номерной знак, то он должен быть помещен на задней части прицепа.

7.3.2 Особые правила движения

7.3.2.1 Требования, предъявляемые к водителям (3.6 3))

Кандидат на получение удостоверения на право управления мотоциклом для получения такого удостоверения должен после завершения соответствующей подготовки успешно пройти теоретические и практические экзамены.

К пользованию мощными мотоциклами* должны применяться более строгие требования в отношении квалификации водителя (специальное удостоверение), чем требования к вождению мотоциклов других категорий. С этой целью на национальном уровне можно будет, в частности, установить ограничения, разрешающие пользоваться такими мотоциклами только водителям:

- достигшим определенного возраста и/или
- уже имеющим определенный опыт вождения легкого мотоцикла и не совершившим серьезных нарушений правил дорожного движения.

7.3.2.2 Безопасность мотоциклистов (3.6 5), второй и третий абзацы, а также результаты работы небольшой группы под председательством представителя США)

* Категория подлежит определению на национальном/международном уровне.

Помимо установленного для мотоциклистов по Венской конвенции (статья 32) обязательного требования при вождении включать фары ближнего света или фары "дневного света", должны быть приняты все необходимые меры для обеспечения обязательного и неперемного ношения водителями и пассажирами мотоциклов защитных шлемов. Такие шлемы подлежат официальному утверждению.

Следует поощрять ношение защитной одежды и снаряжения, по возможности с флюоресцентными и светоотражающими материалами и устройствами, особенно в условиях ограниченной видимости при плохой погоде или в ночное время.

7.4 Легкие механические транспортные средства (еще не рассматривалось)

7.5 Пассажирские транспортные средства, используемые в рамках общественного транспорта

7.5.1 Технические аспекты

7.5.1.1 Обозначение школьных автобусов (2.2 и приложение 1)

Школьные автобусы должны соответствовать приведенным ниже требованиям в отношении их обозначения в целях предупреждения водителей других транспортных средств о необходимости проявлять особую осторожность, особенно во время остановки этих автобусов, поскольку в это время дети могут переходить проезжую часть. Если в национальном законодательстве установлены предписания относительно перевозки школьников и иных групп детей другими транспортными средствами, эти транспортные средства также должны удовлетворять приведенным ниже требованиям.

а) Знак "Школьный автобус", образец которого приведен в *приложении 1* к настоящей Сводной резолюции, должен помещаться на всех автобусах, используемых исключительно для перевозки школьников. Этот знак должен помещаться спереди и сзади автобусов и должен быть четко виден водителям приближающихся транспортных средств. Он не должен уменьшать поле обзора водителя школьного

автобуса. Знак, устанавливаемый сзади автобуса, должен иметь форму квадрата со стороной 400 мм. Если национальным законодательством предписывается иной аналогичный знак, например "Перевозка детей", то такой знак может использоваться на транспортных средствах, перевозящих группы детей, вместо знака "Школьный автобус".

б) Если национальным законодательством допускается или требуется использование сигнала, представляющего собой одновременное мигание всех указателей поворота автожелтого цвета в соответствии с положениями пунктов 39 и 42 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении (1968 года), то такой сигнал должен использоваться на всех автобусах или иных транспортных средствах, перевозящих школьников, при посадке и высадке детей.

с) Национальным законодательством может устанавливаться обязательное требование, согласно которому на транспортных средствах, перевозящих группы детей, в светлое время суток должен быть включен ближний свет фар или фары "дневного света". (Текст в измененной редакции)

7.5.2 Особые правила движения

7.5.2.1 Требования, предъявляемые к водителям транспортных средств категории D (3.8)

а) Учитывая особую ответственность, возлагаемую на водителей транспортных средств категории D, правительства должны обеспечивать с помощью мер, которые они считают подходящими, чтобы в число кандидатов на получение водительских удостоверений этой категории не попадали лица, совершившие в прошлом поступки, не совместимые с такой ответственностью.

б) Лица, желающие получить водительское удостоверение, должны отвечать минимальным требованиям в отношении физической, умственной и профессиональной пригодности, указанным в приложении II к Соглашению о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года.

- c) Лица, желающие получить водительское удостоверение, должны иметь достаточный стаж практического вождения (например, три года) транспортных средств категории В или С и пройти специальную подготовку в автошколах. Национальным законодательством могут предусматриваться исключения из данного положения.
- d) Структура и содержание специальных программ обучения, а также продолжительность подготовки устанавливаются в зависимости от квалификации и опыта лиц, желающих получить водительское удостоверение.
- e) Специальные программы подготовки должны охватывать вопросы, касающиеся посадки и высадки пассажиров, в частности детей, инвалидов и престарелых лиц, торможения и остановки при движении на различных скоростях с учетом безопасности пассажиров, мер по экстренной эвакуации пассажиров, оказания первой медицинской помощи пассажирам в экстренных случаях.
- f) Водители транспортных средств категории D должны проходить периодические медицинские осмотры в сроки, установленные национальным законодательством.

7.6 Особые категории транспортных средств

Помимо правил и обязанностей, предусмотренных Конвенцией о дорожном движении 1968 года и/или Соглашением ДОПОГ о международной дорожной перевозке опасных грузов, к категориям транспортных средств, указанным ниже, должны применяться следующие правила:

7.6.1 Транспортные средства большой длины и/или грузоподъемности

7.6.1.1 Специальные опознавательные знаки (2.9)

Учитывая трудности, связанные с опознаванием и обгоном транспортных средств большой длины (как указано во внутреннем законодательстве) и/или грузоподъемности, на них следует наносить дополнительные задние опознавательные знаки одного или двух следующих видов:

- a) вертикальные опознавательные знаки, состоящие из двух прямоугольных панелей, расположенных вертикально и симметрично по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства и к сторонам транспортного средства, причем нижний край панелей должен находиться на высоте 0,5-1,5 м от поверхности дороги;
- b) горизонтальные опознавательные знаки, состоящие из одной или двух прямоугольных панелей, расположенных горизонтально и симметрично по отношению к средней продольной плоскости транспортного средства, причем нижний край панели (панелей) должен находиться на высоте 0,5-1,5 м от поверхности дороги. Минимальный размер панели должен быть определен во внутреннем законодательстве.

Панель (панели) должна (должны) быть изготовлена(ы) из светоотражающих материалов автожелтого цвета и флюоресцентных материалов красного цвета, например:

- a) для прицепов и полуприцепов - светоотражающий фон автожелтого цвета, на котором могут быть нанесены знаки, с красной флюоресцентной полосой по краям;
- b) для несочлененных транспортных средств большой грузоподъемности - опознавательные знаки типа шеврона, составленного из светоотражающих материалов автожелтого цвета и флюоресцентных материалов красного цвета.

Материалы, используемые для дополнительных опознавательных знаков, должны соответствовать Правилам № 70 ЕЭК, прилагаемым к Соглашению о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключенному в 1958 году.

7.6.2 Тихоходные транспортные средства

Под тихоходными транспортными средствами понимаются механические транспортные средства, которые в силу своей конструкции не могут двигаться со скоростью более 30 км/ч. Принимая во внимание опасность, которую

представляют в дорожном движении такие транспортные средства, на них (за исключением мопедов) следует наносить следующие специальные опознавательные знаки:

7.6.2.1 Специальные опознавательные знаки (2.10)

На такие транспортные средства следует устанавливать сзади опознавательный знак треугольной формы, четко отличающийся от задних опознавательных знаков прицепов и полуприцепов, предусмотренных в Конвенции о дорожном движении (1968 года) (приложение 5, пункт 28), имеющий флюоресцентный фон красного цвета и окаймленный светоотражающей полосой автожелтого или красного цвета.

Такой дополнительный знак должен надежно крепиться в задней части транспортного средства или его прицепа, или, в соответствующих случаях, его груза.

Приспособления, используемые для дополнительных опознавательных знаков, должны соответствовать техническим предписаниям Правил № 69 ЕЭК, прилагаемых к Соглашению о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, заключенному в 1958 году.

7.6.3 Транспортные средства, перевозящие опасные грузы

7.6.3.1 Особые правила движения (доклад группы по "туннелям" TRANS/AC.7/9, мера 1.07)

Часть III Объекты инфраструктуры

Глава 8. Оборудование инфраструктур

8.1 Меры и оборудование, призванные повысить безопасность пешеходов (приложение 1 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))

Рекомендуется принять следующие меры, касающиеся пешеходов:

8.1.1 Тротуары и пешеходные дорожки (1 a)

Во всех небольших и крупных городах следует создать сеть непрерывных пешеходных маршрутов (включая тротуары и т.д.). Они должны обеспечить безопасные, прямые соединения между местами проживания, магазинами, школами, местами доступа к общественному транспорту и другими жизненно важными объектами и средствами обслуживания. Тротуары и пешеходные дорожки должны быть хорошо освещены и поддерживаться в хорошем состоянии. Их ширина должна определяться в зависимости от их функциональной роли (школьные дорожки или маршруты, проходящие по торговым районам, и т.д.). Тротуар, как правило, не должен использоваться для стоянки транспортных средств. Если этого избежать не удастся, то для движения пешеходов должно быть оставлено достаточное пространство. Знаки и другое оборудование не должны затруднять движение пешеходов.

8.1.2 Пешеходные переходы (1 b)

В целом задача должна заключаться в том, чтобы по возможности обеспечить для пешеходов безопасные переходы через улицу в одном уровне.

Для этого должно быть создано достаточное количество пешеходных переходов. На нерегулируемых перекрестках скорость движения механических транспортных средств должна быть адаптирована таким образом, чтобы обеспечить безопасность пешеходов на пешеходных переходах. Повышению безопасности на пешеходном переходе, особенно детей и престарелых лиц, вместе с хорошим освещением может способствовать наличие центрального островка безопасности и/или других средств. Обзор как со стороны пешеходов, так и водителей не должен быть затруднен такими препятствиями, как инженерное оборудование улиц или поставленные на стоянку транспортные средства.

Пешеходные переходы в местах размещения светофоров должны быть обозначены знаками таким образом, чтобы поворачивающие транспортные средства не ставили под угрозу жизнь пешеходов. Продолжительность фаз включения светофора должна быть установлена с таким расчетом, чтобы у медленно передвигающихся пешеходов имелось достаточно времени для безопасного пересечения улицы. Для увеличения или сокращения продолжительности включения красной фазы светофора, что требуется для обеспечения безопасности на переходах медленно передвигающихся пешеходов, могут использоваться современные технологии с автоматическим обнаружением пешеходов. Для максимального сокращения времени ожидания пешеходов могут также использоваться системы, оснащенные техническим "интеллектом".

8.1.3 Подземные переходы и пешеходные мосты (I c))

Следует обеспечить, чтобы все подземные переходы и пешеходные мосты содержались надлежащим образом, были освещены и доступны для всех пользователей, включая лиц с ограниченными возможностями к передвижению.

8.1.4 Пешеходные зоны (I d))

Пешеходные зоны в принципе предназначены для использования пешеходами. В национальном законодательстве должны содержаться четкие предписания в отношении категорий транспортных средств и участников дорожного движения, которые могут по ним передвигаться, а также использования знаков и допустимых скоростей и часов движения по этим зонам. Следует обращать особое внимание на доступ к пешеходным маршрутам на входе в пешеходные зоны и выходе из них.

8.1.5 Зоны с ограниченным движением (I e))

Решающее значение для безопасности пешеходов имеют низкие скорости движения в населенных пунктах. Снижению опасности на дорогах для пешеходов способствуют:

- i) создание в жилых районах, районах расположения магазинов и других интенсивно используемых районах зон с ограничением скорости ниже общего ограничения, установленного для движения в

населенных пунктах, для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 9d и E, 10d, указанные в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах;

- ii) создание "жилых зон", для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 17a и E, 17b, указанные в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах;
- iii) принятие мер в целях снижения скорости движения по главным дорогам, особенно вблизи пешеходных переходов.

8.1.6 Создание пешеходной инфраструктуры в сельских районах (1 f))

Пешеходные дорожки в сельских районах должны быть либо полностью независимы от дорог, либо отделяться от них физически с помощью высокого бордюра, зеленой полосы или широкой обочины. Для обеспечения адекватной безопасности зачастую недостаточно отделять тротуар разметкой или предусматривать узкие обочины.

8.1.7 Указатели направлений и информационно-указательные знаки для пешеходов (1 g))

Повышению безопасности пешеходов может способствовать хорошая ориентация, основанная на указателях направлений и информационно-указательных знаках. С помощью таких знаков можно добиться того, что пешеходы не заблудятся, не потеряют ориентацию в условиях движения и будут внимательно следить за дорожной обстановкой.

8.1.8 Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя (1 h))

Безопасность пешеходов ни в коем случае не должна ставиться под угрозу в результате создания средств, предназначенных для повышения безопасности и удобства велосипедистов и других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя (роликовых коньках, самокатах и т.д.). Если выделение для этих участников дорожного движения отдельной полосы невозможно или нежелательно, то дорожное движение должно быть организовано таким образом, чтобы было обеспечено безопасное движение

велосипедистов и других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя.

8.1.9 Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов (1 i)

Безопасность пешеходов зависит от обеспечения комфортабельных условий для их передвижения, таких, как ровные поверхности тротуаров, наличие скамеек и укрытий. Это особенно актуально для престарелых лиц и инвалидов и может предупредить происшествия, вызванные падением.

8.1.10 Текущее содержание тротуаров (1 j)

Тротуары должны оборудоваться и поддерживаться в надлежащем состоянии таким образом, чтобы их поверхность была ровной и не сколькой. Движению пешеходов не должны мешать никакие препятствия. В зимнее время важное значение имеет борьба с обледенением.

8.2 Оборудование для обеспечения безопасности детей в условиях дорожного движения

8.2.1 Проектирование школ и прилегающих к ним объектов (4.4 m)-s)

а) Уже на предварительных стадиях планирования новых школ следует привлекать для консультаций органы по надзору за безопасностью дорожного движения и органы здравоохранения, с тем чтобы школы сооружались по возможности вблизи от жилых районов и дальше от дорог с интенсивным движением транспорта.

б) Дороги, расположенные возле школ и ведущие к ним, должны планироваться, проектироваться, оборудоваться и содержаться таким образом, чтобы они были безопасны для детей (достаточно широкие тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, боковые барьеры, пешеходные переходы под проезжей частью или над ней, обозначенные соответствующими знаками, и разметка, светофоры и освещение проезжей части).

с) На дорогах и стоянках в зоне возле школ не должно быть искусственных и естественных препятствий, включая стоящие транспортные средства, которые затрудняли бы детям обзор дороги и движущихся по ней транспортных средств, а водителям - видимость детей.

- d) Выходы из школ и со школьных площадок должны планироваться таким образом, чтобы они вели на дороги, которые наименее опасны для детей в плане дорожного движения.
- e) По возможности, планировка подходов к школам должна быть такой, чтобы движение автомобилей было отделено от движения велосипедистов и пешеходов.
- f) Если выход детей непосредственно на улицу с интенсивным движением предотвратить нельзя, то в этом случае следует принимать меры постоянного характера или в течение часов нахождения детей в школе по ограничению скорости движения на таких улицах.
- g) Для транспортных средств, перевозящих школьников (автобусы, частные автомобили), следует предусмотреть места остановок, по возможности вне проезжей части и на той стороне дороги, на которой расположена школа.

8.2.2 Остановки школьного автобуса (4.5 a)

- a) Остановки школьного автобуса должны соответствовать предписаниям рекомендации 8.2.1 g) и, по возможности, находиться непосредственно на территории школы; данное обстоятельство следует принимать во внимание при планировании строительства новых школ.
- b) Если остановки школьного автобуса совпадают с остановками рейсового пассажирского транспорта, то это следует принимать во внимание при проектировании автобусной остановки;
- c) Пространство, отведенное для детей, ожидающих автобус, должно быть достаточно большим, чтобы вместить их: его следует отгородить от проезжей части стационарным барьером с промежутками в том месте, где находятся двери автобуса; необходимо, чтобы эти промежутки, в свою очередь, были защищены вторым барьером, находящимся дальше от края тротуара;
- d) Когда остановка школьного автобуса находится не в том же месте, что и остановка рейсового автобуса, она должна быть обозначена особо.

8.3 Меры, направленные на облегчение перемещения инвалидов (4.6 с) и d))

а) Включение в стандарты в области строительства и обслуживания инфраструктуры транспорта положений, направленных на обеспечение для инвалидов возможности перемещаться без особых трудностей. В частности, при использовании материалов покрытия дорог необходимо проводить различие между их использованием для ориентации слепых и для предупреждения слепых о наличии препятствий. Покрытие для ориентации необходимо применять вблизи перекрестков, автобусных остановок, общественных зданий и т.д. Покрытие для предупреждения слепых должно защищать их от таких препятствий, как деревья, счетчики времени стоянки, рекламные щиты и т.д., расположенные вдоль тротуаров. Для этого необходимо, в частности, поощрять применение следующих мер:

- i) приведение тротуаров, пологих съездов и подъемников в более полное соответствие с потребностями перемещения инвалидов пешком или в инвалидных колясках. В частности, уменьшение высоты или устройство скосов на краях бордюров на участках тротуаров, примыкающих к пешеходным переходам, выстилание наклонных плоскостей (пологих съездов) покрытиями, предотвращающими скольжение, и обеспечение предупреждения слепых;
- ii) оснащение светофоров кнопками управления, размещенными таким образом, чтобы они были доступны для лиц, пользующихся инвалидными колясками;
- iii) облегчение пользования инвалидами системами общественного транспорта за счет принятия соответствующих мер в отношении доступа на стоянки и в транспортные средства.

б) Учет местных потребностей инвалидов, например за счет создания в населенных пунктах ясно обозначенных маршрутов, обеспечивающих легкий доступ к магазинам, банкам и другим учреждениям, связанным с обслуживанием населения.

8.4 Меры, направленные на облегчение перемещения престарелых лиц (4.7 a), b) и c))

Необходимо принять надлежащие меры для облегчения перемещения престарелых лиц и повышения их безопасности в условиях дорожного движения с учетом следующих принципов:

- a) следует предпринять усилия по обеспечению надлежащей эксплуатации элементов дорожной инфраструктуры (включая уличное оборудование), имеющих большое значение для перемещения престарелых лиц;
- b) следует поощрять и систематически осуществлять соответствующую установку уличного оборудования, а также постепенное устранение физических препятствий, таких, как ступеньки и лестницы между улицами, зданиями и транспортными системами;
- c) следует поощрять и осуществлять везде, где это возможно, в городских центрах развитие сети непрерывных и безопасных дорожек для пешеходов.

8.5 Охрана дорог от пересечения их дикими животными (4.1)

На дорогах, в частности, предназначенных для движения с высокими скоростями, следует принимать меры по предотвращению пересечения их дикими животными на тех участках, где такое пересечение может иметь место. Такие меры следует, по возможности, сочетать с другими инициативами по сведению к минимуму негативного воздействия дорог на распределение популяций диких животных.

8.6 Расстояние от проезжей части дороги до искусственных сооружений, расположенных над ней (4.3)

На основной дорожной сети каждой страны для новых или реконструируемых искусственных сооружений необходимо установить, чтобы расстояние от проезжей части дороги до расположенных над ней искусственных сооружений составляло по меньшей мере 4,50 м.

(См. также рекомендацию 1.7 Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах - СР.2.)

8.7 Туннели (доклады АС.7/9 и TRANS/WP.1/2002/28)

8.8 Велосипедные дорожки (текст?)

Глава 9. Меры безопасности

9.1 Меры безопасности при использовании на участках с односторонним движением полос, зарезервированных для движения автобусов в противоположном направлении (1.5)

Следует поощрять принятие указанных ниже мер с целью уменьшения опасности дорожно-транспортных происшествий с пешеходами, пересекающими проезжую часть на участках с односторонним движением, где имеются полосы, зарезервированные для движения некоторых категорий транспортных средств в противоположном направлении.

Следует предусматривать:

а) пешеходные переходы, регулируемые светофорами;

или

б) островки безопасности у края данной полосы движения, причем на каждом островке безопасности и напротив него на тротуаре должен находиться знак, напоминающий пешеходам об опасности появления транспортного средства с соответствующего направления.

Для того чтобы воспрепятствовать пересечению пешеходами проезжей части в местах, иных чем специально оборудованные для перехода и упомянутые выше, следует там, где это необходимо, устанавливать соответствующие заградительные устройства, отделяющие тротуар от зарезервированной для движения в противоположном направлении полосы движения. Следует принять меры предосторожности для обеспечения того, чтобы заградительные устройства не были расположены в местах, где выходящие из автобусов пассажиры могли бы оказаться в пространстве между автобусом и этим устройством.

9.2 Безопасность дорожных рабочих (4.2)

При проведении дорожных работ, будь то крупных или мелких, должны приниматься все меры к тому, чтобы надлежащим образом заблаговременно предупреждать о наличии участков проведения таких работ при помощи соответствующих светоотражающих приспособлений, причем не только в целях избежания дорожно-транспортных происшествий, но и в порядке обеспечения защиты лиц, занятых на дорожных работах. Поэтому защитная одежда дорожных рабочих должна отвечать нижеследующим требованиям:

- a) площадь поверхности такой одежды должна составлять по крайней мере 1 500 см² как спереди, так и сзади;
- b) эта одежда должна иметь флюоресцирующий оранжевый цвет;
- c) на поверхности одежды как спереди, так и сзади должны быть две полосы из светоотражающего материала.

Часть IV Прочие меры, влияющие на безопасность

Глава 10. Оказание помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий

(приложение 2 к докладу TRANS/WP.1/76 (4 мая 2001 года))

10.1 Оперативное оповещение

- a) При необходимости устанавливать устройства вызова, подсоединенные к имеющимся системам вызова экстренной помощи, и повсеместно поощрять использование всех других средств вызова экстренной помощи.
- b) Ввести международно признанный бесплатный телефонный номер для вызова экстренной помощи, а до его введения оповещать о национальном номере вызова экстренной помощи с использованием соответствующих средств.
- c) Обеспечивать распространение информации относительно надлежащего использования этого номера вызова экстренной помощи и оповещать о том, какую информацию необходимо передавать в подразделения экстренной помощи, в частности о месте и обстоятельствах дорожно-транспортного происшествия (в том числе, например, о людях, которые не в состоянии выбраться из транспортного

средства, о возгорании транспортных средств, количестве раненых и серьезности их ранений, количестве транспортных средств, вовлеченных в аварию, и т.д.).

10.2 Обеспечение безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия

Обучать участников дорожного движения (например, в ходе подготовки для получения водительского удостоверения) методам надежного обеспечения безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия и соответствующей сигнализации (т.е. треугольники, фонари, дорожные знаки в виде конусов) и методам предупреждения и предотвращения дополнительных осложнений до прибытия подразделений экстренной помощи.

10.3 Первая помощь

- a) Инструктировать участников дорожного движения (например, в ходе подготовки для получения водительского удостоверения, в процессе общего обучения или на специальных курсах) по практическим методам оказания неотложной помощи с целью обеспечения сохранения жизненных функций организма жертвы до прибытия профессиональной медицинской помощи.
- b) Ввести соответствующую профессиональную подготовку и обеспечивать проведение периодических мероприятий с целью закрепления знаний в области оказания первой помощи и практических навыков оказания такой помощи у профессиональных водителей.
- c) Требовать, чтобы для транспортных средств категорий B, C и D в соответствии с предписаниями рекомендации 6.4 СР.1 имелись аптечки первой помощи.
- d) Включать информацию о первой помощи в документы, с которыми обычно знакомятся участники дорожного движения, как, например, атласы автомобильных дорог и учебные пособия для экзаменов по вождению.
- e) Содействовать обязательному изучению вопросов оказания первой помощи и обучению практическим навыкам ее оказания жертвам дорожно-транспортных происшествий в ходе подготовки для получения водительского удостоверения (либо в рамках экзамена на вождение или посредством прохождения курса оказания первой помощи с выдачей соответствующего свидетельства признанной организацией).

10.4 Экстренная медицинская помощь

- a) Скоординировать систему оказания экстренной помощи, в частности перевозку пострадавших в ближайшие медицинские учреждения, в которых может быть оказана адекватная помощь с учетом характера и тяжести полученных травм.
- b) Унифицировать порядок оказания экстренной помощи и обеспечить, чтобы он позволял оказывать надлежащую экстренную медицинскую помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий как во время их перевозки с места дорожно-транспортного происшествия в медицинское учреждение, так и в самом таком учреждении.
- c) Расположить подразделения оказания экстренной помощи таким образом, чтобы они могли прибыть к месту дорожно-транспортного происшествия как можно скорее после вызова.
- d) Надлежащим образом укомплектовать стационарные и передвижные подразделения оказания экстренной помощи достаточным количеством квалифицированного и хорошо подготовленного персонала. Поощрять организацию и техническое оснащение групп добровольцев из числа профессиональных медицинских работников, которые можно было бы оперативно вызвать на место дорожно-транспортного происшествия для оказания жертвам неотложной помощи.
- e) Содействовать распространению и обеспечению доступности передового опыта и технических средств для принятия мер по спасению человеческой жизни, а также унифицированной процедуры сортировки раненых персоналом подразделений оказания экстренной помощи.

Глава 11. Критерии применения локальных ограничений в дорожном движении

11.1 Общие рекомендации (1.9.1)

Прежде чем вводить какое-либо ограничение дорожного движения, может оказаться необходимым провести комплексный анализ аварийности и характерных особенностей дорожно-транспортных происшествий, частоты и видов нарушения правил и условий дорожного движения на рассматриваемом и прилегающих участках. Целесообразно также обеспечивать определенное единообразие вводимых ограничений, действующих в аналогичных ситуациях на территории страны, с тем чтобы участники дорожного движения их правильно понимали.

Вопрос об использовании знаков с изменяющейся информацией следует рассматривать в том случае, если ограничения носят временный характер, и рекомендовать использование этих знаков в том случае, когда потребности в таком ограничении возникают нерегулярно или неожиданно.

Рекомендуется:

- a) изучать, по мере возможности, до введения предполагаемых ограничений общественное мнение и возможности участия общественности;
- b) лимитировать, по мере необходимости, вводимые ограничения определенными часами суток или днями недели;
- c) оценивать эффективность введенных ограничений на основе изменения показателей аварийности и дорожного движения на рассматриваемом и прилегающих участках.

11.2 Ограничение скорости (1.9.2)

Локальное ограничение скорости (на отдельных участках дороги) может вводиться в соответствии со следующими двумя основными критериями:

- 1) когда введение ограничения скорости оправдано дорожными и местными условиями, в частности:
 - a) при необходимости обеспечить безопасность движения пешеходов у школ, больниц и т.д.;
 - b) при плохой видимости;
 - c) в тех местах, где желательно обеспечить сохранение или улучшить качество окружающей среды,
- 2) в качестве экстренных и/или временных мер, когда происходят неожиданные явления, влияющие на безопасность дорожного движения, в частности:
 - a) при повышенной, по сравнению с другими участками дороги, концентрации дорожно-транспортных происшествий, например в местах, закрытых для обзора водителей;

- b) при возникновении у водителей затруднений в своевременном распознавании возникающей на дороге опасности;
- c) если возникает необходимость обеспечить безопасность движения при ухудшении дорожных условий.

При выборе величины ограничения скорости ее следует устанавливать на уровне 85% по кумулятивной кривой скоростей, наблюдаемых на данном участке.

11.3 Запрещение обгона (1.9.3)

Вопрос о целесообразности запрещения обгона следует решать, исходя из наличия следующих условий:

- a) ограничение видимости на дороге;
- b) если это оправдано интенсивностью движения;
- c) в других случаях, когда обгон представляет опасность и может привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Применительно к каждому из вышеуказанных условий имеются различные технические возможности для применения знаков, которыми следует пользоваться надлежащим образом.

11.4 Запрещение остановки и стоянки (1.9.4)

Запрещение остановок и/или стоянок рекомендуется вводить с учетом баланса позитивных и негативных аспектов такой меры. При этом необходимо исходить из того, что ограничение остановки и/или стоянки позволяет:

- a) обеспечить более высокий уровень безопасности дорожного движения, в частности для пешеходов и велосипедистов;
- b) снизить вероятность заторов и повысить пропускную способность;
- c) снизить уровень шума и уменьшить загрязнение воздуха;
- d) облегчить движение общественного транспорта;

- e) сохранить эстетическую ценность определенных зон, например посредством недопущения стоянки транспортных средств в районах, имеющих историческую ценность, а также недопущения стоянки транспортных средств массой более 3,5 т в порожнем состоянии в жилых районах;
- f) обеспечить общественную безопасность, например посредством недопущения остановки или стоянки транспортных средств вблизи государственных учреждений, посольств и т.д.

При этом следует учитывать, что на других участках улично-дорожной сети могут сказаться все или только некоторые из перечисленных выше отрицательных последствий этой меры. В районах, где имеется большое число ограничений на остановки или стоянки, рекомендуется, чтобы водители получали соответствующую информацию о том, где можно поставить машину на стоянку, например с помощью дорожных знаков или разметки.
