



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/113
13 December 2007

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ

(Женева, 19-22 ноября 2007 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	3
II. ВВЕДЕНИЕ	3 - 9	3
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня)	10 - 11	5
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ (Пункт 2 повестки дня)	12 - 14	5
V. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (Пункт 3 повестки дня)	15 - 32	6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

Пункты Стр.

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

A.	Изменение структуры СР.1	15 - 17	6
B.	Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий	18 - 19	7
C.	Реклама и безопасность дорожного движения	20 - 21	10
D.	Безопасность на участках дорожных работ и в месте аварии/дорожно-транспортного происшествия	22	11
E.	Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования	23	11
F.	Информация для участников дорожного движения	24	11
G.	Специальные объекты дорожной инфраструктуры и сооружения	25	11
H.	Обучение детей безопасному поведению на дорогах	26 - 27	11

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

I.	Пересмотр СР.2	28	14
J.	Знаки с изменяющимся сообщением	29 - 31	14
K.	Указание веломаршрутов	32	14
VI.	ПЕРВАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (Пункт 4 повестки дня)	33 - 36	15
VII.	ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА ПЕРИОД 2008-2012 ГОДОВ (Пункт 5 повестки дня)	37 - 40	16
VIII.	ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (Пункт 6 повестки дня)	41 - 42	17
IX.	УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (Пункт 7 повестки дня)	43	17

Приложения

I.	РЕКЛАМА И БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	18
II.	ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ	24

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят третью сессию в Женеве с 19 по 22 ноября 2007 года под председательством г-на Александра Якимова (Российская Федерация). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенных Штатов, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии.
2. На сессии были также представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Европейская федерация жертв автодорожных происшествий (ЕФЖДТП), Международная федерация пешеходов (МФП), Фонд ФИА "Автомобиль и общество" и Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ).

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Председатель сессии г-н Якимов (Российская Федерация) представил Рабочей группе WP.1 г-жу Эву Мольнар, поздравив ее с назначением на должность директора Отдела транспорта.
4. Г-жа Эва Мольнар начала свое выступление представлением информации о недавнем выходе в отставку кадрового персонала ЕЭК, в чем и она приняла участие. Являясь частью Организации Объединенных Наций, ЕЭК занимает уникальное место и играет важную роль. Она напомнила, что вопрос устойчивого и мирного развития находится в центре ее деятельности и что охват этой деятельности носит общеевропейский характер даже в тех случаях, когда она проводит мероприятия субрегионального характера в Юго-Восточной Европе и Центральной Азии. Она добавила, что ЕЭК участвовала также в развитии трансконтинентальных соединений благодаря своим мероприятиям, касающимся налаживания евро-азиатских транспортных связей. Кроме того, ЕЭК разрабатывала инструменты мирового масштаба, в частности благодаря своим секторальным подразделениям. В этом отношении отдел транспорта занимает важное место.
5. В отношении безопасности дорожного движения директор подчеркнула, что этот вопрос будет впредь носить всемирный характер. В этой области она отметила

плодотворную деятельность WP.1, которая высоко ценится в силу методичной, тщательной и напряженной работы ее участников.

6. Она напомнила Рабочей группе, что главная задача ее пятьдесят третьей сессии состоит в рассмотрении последних элементов, которые необходимо включить в новую Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1), с тем чтобы процесс ее пересмотра мог быть завершен в 2008 году. По словам г-жи Мольнар, новая СР.1 будет служить справочным документом по двум причинам. С одной стороны, она будет способствовать повышению дорожной безопасности, а с другой - позволит лучше согласовать правила на международном уровне посредством соблюдения рекомендаций, которые в ней будут содержаться. В этом отношении она будет рассматриваться в качестве дополнительного вклада ЕЭК в осуществление целей, установленных Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в ее резолюции 60/5 от 26 октября 2005 года. Для завершения работ в 2008 году секретариат сделает все возможное в оказании содействия организации дополнительной сессии в 2008 году (которая могла бы быть проведена с 30 июня по 3 июля), если Рабочая группа обратится с такой просьбой.

7. Г-жа Мольнар с радостью сообщила, что секретариат получил необходимые средства со Счета развития Организации Объединенных Наций (проект СРООН) для финансирования проекта *"Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий"*. С одной стороны, цель этой деятельности будет заключаться в том, чтобы помочь развивающимся странам или странам, находящимся на переходном этапе, определить цели в области безопасности дорожного движения, а с другой - показать этим странам примеры надлежащей практики в этой области, которые могли бы помочь им достичь вышеупомянутых целей до 2015 года. Она отметила, что этот проект будет осуществляться пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций в сотрудничестве с другими международными организациями и неправительственными организациями, работающими в области безопасности дорожного движения. Основной задачей этого проекта будет являться организация одного или нескольких семинаров в каждом регионе в 2008 и 2009 годах, с тем чтобы дать странам соответствующие ориентиры в деле совершенствования их систем сбора данных, касающихся безопасности дорожного движения, и чтобы установить цели в этой области. В регионе ЕЭК в этом проекте будет задействовано 7-10 стран.

8. В связи с последующей деятельностью в контексте Глобальной недели безопасности дорожного движения г-жа Мольнар напомнила, что всем странам ЕЭК ООН был разослан вопросник. Она обратилась к странам, еще не ответившим на него, с настоятельной

просьбой как можно скорее представить ответы, которые необходимы секретариату для анализа этой проблемы на основе максимально большего объема информации.

9. Наконец, директор отметила, что ВОЗ уже направила проект своего доклада Генеральному секретарю в Нью-Йорк и, как ожидается, по этому вопросу будет принята новая резолюция Генеральной Ассамблеей, вероятно в марте 2008 года. Она обратилась к странам ЕЭК с призывом поддержать эту новую резолюцию, в которой может быть официально объявлено о созыве всемирной конференции на уровне министров по безопасности дорожного движения в 2009 году. В этой связи она отметила, что Российская Федерация выдвинула себя в качестве страны-кандидата для организации этого мероприятия.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/11

10. Повестка дня была утверждена без изменений.

11. По этому пункту делегат от ИСО представил проект ИСО, озаглавленный "*Система управления безопасностью дорожного движения - Требования и руководство для использования*" (возможный будущий стандарт ИСО 39001). Текст этого предложения был распространен среди делегатов в ходе сессии. Делегат от ИСО отметил, что любым заинтересованным делегатам и международным организациям предлагается связаться по этому вопросу с учреждением - членом ИСО в их стране, чтобы представить свои рекомендации/комментарии, а также сообщить о своей возможной заинтересованности в участии в этом проекте ИСО. Адреса национальных учреждений - членов ИСО имеются на следующем вебсайте: <http://www.org/iso/home.htm>.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ (Пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/110

12. Доклад о работе пятьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.1/110) был утвержден со следующими изменениями:

- a) В приложении 1, пункт 1.4.2.1, изменить начало первого предложения следующим образом: "Для недопущения любой опасности дорожно-транспортного происшествия странам следует по меньшей мере запретить использование телефона

водителем...". В пункте 1.4.2.2 в первом предложении после слов "...с тем чтобы аварийно-спасательные службы" добавить слова "и уполномоченные лица".

- b) В приложениях 2, 3 и 4 делегация Российской Федерации просила внести изменения редакционного характера, в частности заменить слово "должен" словом "следует".
Российская делегация передаст свои предложения в секретариат.

13. Секретариат уточнил, что в результате изменений, включенных Рабочей группой в добавления к докладу о работе пятьдесят первой сессии (ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1-4), в эти добавления были внесены исправления, которые фигурируют в документах ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1/Corr.1, Add.2/Corr.1 и Add.3/Corr.1, и что добавления 1-4 к докладу были одновременно изменены, чтобы учесть улучшения редакционного характера, предложенные Российской Федерацией (см. документы ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4/Rev.1).

14. Кроме того, секретариат проинформировал Рабочую группу, что в текст поправок к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, вступивших в силу 28 марта 2006 года, необходимо было внести исправление, чтобы согласовать нумерацию сигналов, фигурирующих в Конвенции, с нумерацией дополняющего Европейского соглашения (см. документ TRANS/WP.1/2003/3/Rev.4/Corr.1, имеющийся по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

V. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (Пункт 3 повестки дня)

Документы: TRANS/SC.1/294/Rev.5; ECE/TRANS/WP.1/112

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

A. Изменение структуры СР.1

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/Rev.5

15. Рабочая группа приняла к сведению измененную структуру СР.1, предложенную в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.5, с учетом текстов, одобренных в ходе пятьдесят второй сессии. В этой связи секретариат указал, что документ, объединяющий различные темы, в частности недостающие вводные части/пункты или связующие положения, был издан под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2007/5.

16. Председатель Рабочей группы г-н Якимов также поднял вопрос о целесообразности расширения раздела 1.2 (Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя) СР.1 с целью охвата все более актуальной проблемы влияния наркотических средств и медикаментов на управление транспортными средствами. Председатель небольшой группы по вопросу о воздействии алкоголя г-жа Иорио (Италия) сообщила, что она может предложить соответствующий текст. Представитель Европейской комиссии заявил о своей готовности оказать содействие. В этой связи он упомянул о начатом Комиссией важным исследовательском проекте под названием "DRUID", с которым можно ознакомиться по следующему адресу: www.druid-project.de.

17. Секретариат обратил внимание на то, что предельный срок для представления предложений - 12 января 2008 года. Со своей стороны Председатель Рабочей группы сообщил, что он представит текст, касающийся проблемы страхования автомобилей, до этой даты.

В. Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1

18. Было решено изменить содержание документа ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1 следующим образом:

- a) Заменить в тексте на английском языке слово "должен (**shall**)" на слово "следует (**should**)" и, если необходимо, изменить тексты на французском и русском языках. Представитель Российской Федерации отметил, что он передаст в секретариат редакционные изменения, которые следует внести в вводную часть.
- b) Глава 7, подпункт 1 вводной части изменить следующим образом:

"Хотя дорожно-транспортные происшествия с участием тяжелых транспортных средств происходят реже, чем с участием легких транспортных средств, их последствия, особенно в том случае, когда речь идет об автобусах городского или туристического типа, гораздо более серьезны".

Конец второго подпункта вводной части изменить следующим образом: *"...в целях повышения безопасности **дорожного движения**".*

- c) Пункт 7.1.1, первый абзац текста на французском языке (и соответствующую часть текста на русском языке) изменить следующим образом: "...**пассажирские** перевозки...".
- d) Пункт 7.1.2.1 изменить следующим образом: "Для улучшения видимости автобусов городского **и туристического типа**...".
- e) Пункт 7.1.2.2 а) i), второй абзац, перед словом "характеристикам" исключить слово "техническим".
- f) Пункт 7.1.2.2 а) ii), исключить слова "которые, однако, должны составлять не менее 210 мм x 250 мм".
- g) Пункт 7.1.2.2 а) iii) изменить следующим образом: "Для повышения безопасности детей **во время посадки или высадки** автобусы городского или туристического типа **следует** оборудовать световыми знаками автожелтого цвета, на которых выделены **детские** силуэты, с мигающими огнями, желательно в виде электролюминесцентных диодов. Такое освещение следует включать только во время остановки транспортного средства для посадки или высадки детей".
- h) Пункт 7.1.2.2 б) изменить следующим образом: "В дополнение к знаку "школьный автобус" национальное законодательство может предписывать установку на школьных автобусах городского и туристического типа, используемых исключительно для этого вида перевозок, специальных мигающих огней, предусмотренных в пункте 14 б) статьи 32 Венской конвенции о дорожном движении, спереди и сзади транспортного средства для предупреждения о посадке и высадке детей...

При отсутствии [...] таких мигающих огней в национальном законодательстве следует предусмотреть требование в отношении одновременного мигания всех указателей поворота автожелтого цвета в соответствии с положениями пунктов 39 и 42 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении (1968 год)".
- i) Пункт 7.1.2.4 с), второе предложение изменить следующим образом: "...В частности, водители других транспортных средств, движущихся в том или ином направлении по той же проезжей части могут быть обязаны остановиться, **прежде чем объезжать школьный автобус городского или туристического типа или проезжать** мимо него, и стоять в течение всего времени, пока включены эти огни, предупреждающие о посадке или высадке детей".

- j) Пункты 7.2.2.1, 7.2.2.1 а), 7.2.2.1 а) i) и 7.2.2.1 а) ii), в тексте на английском языке заменить слова "*rear-identification plates*" на "*rear **marking** plates*".
- k) Пункт 7.2.2.1 а), первый абзац, в тексте на русском языке исключить слово "*техническими*" перед словами "требованиями, содержащимися в Правилах ЕЭК". В подпункте i) этого пункта исключить слова "*за исключением полуприцепов*".
- l) Пункт 7.2.2.3 (Специальные автомобильные перевозки), заменить первый пункт следующим текстом:

"Под "специальными автомобильными перевозками" подразумевается транспортное средство или состав транспортных средств с грузом или без груза, которые превышают по меньшей мере один из максимальных габаритов (длины, ширины и, в зависимости от страны, также высоты) и/или массы, разрешенной(ых) национальным законодательством. Если речь идет о грузе, то он должен быть неделимым. Настоящие рекомендации также охватывают передвижные краны и самоходную технику, габариты или масса которых превышает(ют) допустимые нормы".

- m) Пункт 7.2.2.3 а) i), последнюю часть предложения изменить следующим образом:
*"...с нанесенной на них **черным цветом** либо надписью типа "специальная автомобильная перевозка", либо пиктограммой на желтом светоотражающем фоне"*.

В ссылках на пункт 7.2.2.2 в текстах на русском и французском языках заменить "B)" на "b)".

- n) Пункт 7.2.2.3 а) ii), в середине предложение изменить следующим образом:
*"...сбоку), установленных национальным законодательством, эта перевозка должна оснащаться дополнительными устройствами сигнализации, такими, как **прямоугольные** таблички..."*.
- o) Пункт 7.2.2.3 а) iii), второй абзац, обозначенный тире, изменить следующим образом: *"Что касается **специальных** перевозок **особого рода** [...], то их следует, помимо сопровождающих транспортных средств, упомянутых **в первом абзаце**, **при необходимости** производить в сопровождении полицейских (или военных) транспортных средств, роль которых состоит в облегчении и обеспечении*

безопасности [...] дорожного движения, а также продвижения колонны и соблюдения правил".

19. Текст, содержащий нижеследующие изменения, приводится в документе под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.2.

C. Реклама и безопасность дорожного движения

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/20/Rev.1

20. Вышеуказанный документ был утвержден со следующими изменениями:

- a) Пункт 15.3, вместо "на обочине дороги" читать "***в окружающем дорогу пространстве***".
- b) Пункт 15.3.2.1 b), заменить слова "или символ" словами "***дорожный символ***".
- c) Пункт 15.3.2.1 c), читать: "*использованы формы, размеры, цвета, тексты [...], которые могут быть приняты за дорожные знаки или сигналы светофора*".
- d) Пункт 15.3.2.2, после слов "световым" добавить слова "***в том числе электронным***". После первого абзаца добавить новый абзац: "***В отношении видеозэкранов государственным органам следует помимо соблюдения вышеупомянутых правил проявлять максимальную осторожность, прежде чем разрешить этот вид установок, поскольку они, ввиду их способности отображать динамические изображения, отвлекают пользователей дороги***".
- e) Пункт 15.3.2.3, в тексте на английском языке перевести слова "sur l'emprise des routes et également au dessus [...]" как "***within the right of way of roads and above it***".
- f) Пункт 15.3.2.4, в заголовке пункта на английском и русском языках исключить слова "*и расстояние между ними*".
- g) Дополнить пункт 15.3.2.5 новым абзацем следующего содержания "***Более того, властям следует осуществлять постоянный и жесткий контроль за содержанием и особыми характеристиками рекламы на видеоэкранах, для того чтобы свести к минимуму негативные последствия для безопасности дорожного движения***".

21. Окончательный текст, содержащий вышеуказанные изменения, приводится в приложении 1 к настоящему докладу.

D. Безопасность на участках дорожных работ и в месте аварии/дорожно-транспортного происшествия

22. Рассмотрение этого пункта повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1) было перенесено на пятьдесят четвертую сессию.

E. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

23. Рассмотрение этого пункта повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1) было перенесено на пятьдесят четвертую сессию.

F. Информация для участников дорожного движения

24. Рассмотрение этого пункта повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2006/25) было перенесено на пятьдесят четвертую сессию.

G. Специальные объекты дорожной инфраструктуры и сооружения

25. Рассмотрение этого пункта повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2007/2) было перенесено на пятьдесят четвертую сессию.

H. Обучение детей безопасному поведению на дорогах

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2007/3

26. В ходе рассмотрения вышеуказанного документа Рабочая группа внесла следующие изменения:

a) Исключить ссылки.

b) Пункт I (Контекст), подпункты a), b) и c) изменены следующим образом:

"a) Для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, его неизменно следует проводить с учетом двух аспектов - воспитание ребенка и окружающие условия. Улучшение внешних условий, например за счет уменьшения интенсивности движения, в том числе посредством

*создания так называемых "жилых улиц", является важной предпосылкой для развития у детей двигательных навыков и воспитания у них **определенной самостоятельности в качестве пользователей дороги**. Поэтому обучение безопасному поведению на дорогах прежде всего диктует необходимость обеспечения благоприятного и безопасного окружения. Для создания такого окружения следует расширять взаимодействие властей с родителями;*

b) Сфера [...] дорожного движения развивается быстрыми темпами, в частности по причине растущей урбанизации и все более интенсивного движения в городских зонах, что [...] неизменно предъявляет все новые и возрастающие требования, особенно к детям и их родителям; [...]

c) В ходе обучения детей младшего возраста безопасному поведению на дорогах следует по возможности использовать реальные ситуации [...]. Посредством наставлений, касающихся безопасности дорожного движения, для детей младшего возраста воспитателям и родителям следует позаботиться о том, чтобы дети обрели большую автономность и расширили сферу самостоятельных действий постепенно и в условиях полной безопасности".

c) Пункт II (Рекомендации), добавлен вводный пункт следующего содержания:

"В соответствии с пунктом 5-бис статьи 3 Венской конвенции о дорожном движении "Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения обучения правилам дорожного движения на регулярной и постоянной основе, особенно в школах на всех уровнях".

Настоящие рекомендации направлены на определение условий, в которых следует проводить такое обучение в зависимости от возраста детей".

d) Заголовок раздела А, в тексте на русском языке заменить слово "инструкторов" словами "обучающих лиц".

e) Пункт А-1, исключить слова: "эквивалентную подготовке, которая требуется для обучения другим предметам школьной программы, ...".

f) Пункт А-2, в конце добавить слова: "и располагающими надлежащими учебными материалами".

- g) Пункт А-3 исключить.
- h) Пункт В-4 (ставший пунктом В-3) изменен следующим образом: *"Обучение детей безопасному поведению на дорогах следует осуществлять с применением современных педагогических методов, включая практические навыки и технические средства, которые следует периодически пересматривать с учетом анализа их эффективности, а также изменения условий дорожного движения. Для успешного обучения крайне важное значение имеет активное участие в этом процессе самих учащихся"*.
- i) Добавлен новый пункт В-4 следующего содержания: *"Обучение детей школьного возраста безопасному поведению на дорогах следует проводить как в рамках школьных программ, адаптированных в зависимости от возраста детей, так и с использованием различных форм внешкольного обучения"*.
- j) Пункт В-6, заменить слова "должно начинаться" словами *"следует начинать"*.
- k) Пункт В-7 изменен следующим образом: *"Детей школьного возраста следует последовательно знакомить с навыками безопасного поведения в качестве пешеходов, пассажиров и велосипедистов"*.
- l) Пункты В-8 и В-9 объединены следующим образом: *"Было бы полезно, чтобы официально признанные инструкторы по обучению вождению, сотрудники дорожной полиции и другие специалисты в области безопасности дорожного движения сотрудничали с преподавателями в организации в школах теоретических и практических занятий по безопасности дорожного движения. Таким образом благодаря опыту этих специалистов учащимся было бы проще применять на практике полученные ими теоретические знания"*.

27. Пункт С (Программа) вызвал долгие обсуждения. К секретариату была обращена просьба изменить данный текст, а также его структуру на основе предложений и замечаний, сделанных в ходе пятьдесят третьей сессии. Пересмотренный текст будет распространен под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2007/3/Rev.1.

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

I. Пересмотр СР.2

Документы: ECE/TRANS/WP.1/112 и Corr.1

28. Рабочая группа была проинформирована о том, что секретариат подготовил консолидированный вариант сводной резолюции СР.2, опубликованный под вышеуказанным условным обозначением, в который были внесены все рекомендации, принятые со времени опубликования документа TRANS/SC.1/295/Rev.3.

J. Знаки с изменяющимся сообщением

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.3

29. Выразив признательность небольшой группе, созданной с этой целью (Германия, Испания (председательство), Нидерланды и Франция) за качество проделанной работы, WP.1 приступила к рассмотрению предложения по рекомендации, касающейся знаков с изменяющимся сообщением, содержащегося в вышеуказанном документе и представленного г-ном Нувье (Франция).

30. Группа сделала следующие замечания:

- a) В пункте 3 исключить в его заголовке слово "только".
- b) Пересмотреть формулировку пункта 4 на вышеуказанных основаниях.
- c) В пункте 5 перенести в конец подпункты 3-6.

31. К небольшой группе была обращена просьба подготовить для пятьдесят четвертой сессии для принятия ею текст предложения по рекомендации с учетом представленных замечаний. Этот текст будет опубликован под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.4.

K. Указание веломаршрутов

32. Рассмотрение этого пункта повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) было перенесено на следующую сессию.

VI. ПЕРВАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (Пункт 4 повестки дня)

33. Представитель Европейской комиссии напомнил, что в рамках первой Глобальной недели безопасности дорожного движения (23-29 апреля 2007 года) Европейская комиссия организовала в Брюсселе 27 апреля 2007 года Европейский день безопасности дорожного движения, посвященный молодым водителям, и что в ходе этого дня г-н Жак Барро, Европейский комиссар по транспорту, объявил, что в 2008 году будет проведено последующее мероприятие, посвященное молодым водителям. Он уточнил, что это мероприятие явится предметом форума, на который будет приглашено порядка 60 молодых участников.

34. Представитель Европейской комиссии объявил также, что следующий Европейский день безопасности дорожного движения будет проведен в понедельник 13 октября 2008 года в Париже в период председательства Франции в Европейском союзе. Темой этого дня будет *"Городская мобильность и безопасность дорожного движения"*. В ходе этого мероприятия возможность высказаться будет предоставлена главным образом представителям гражданского общества, занимающимся работой в этой области на повседневной основе. Представитель Европейской комиссии предложил членам WP.1 направить в Европейскую комиссию свои идеи и предложения, которые могли бы содействовать подготовке и организации этого мероприятия. Он добавил, что это мероприятие будет открыто для представителей стран, не являющихся членами Европейского союза, и что ЕЭК ООН так же, как и другие международные организации, сможет принять в нем участие.

35. Г-жа Иорио, представитель Италии, сообщила WP.1, что следующее совещание в Вероне состоится 20-21 июня в период председательства Словении в Европейском союзе. Она уточнила, что это совещание будет открыто не только для стран Европейского союза и Европейского экономического пространства, но и для других стран, в частности Швейцарии, возможных будущих членов Европейского союза, Индии, Российской Федерации, Соединенных Штатов и т.д.

36. Со своей стороны, секретариат отметил, что он представит WP.1 в ходе ее мартовской сессии 2008 года анализ воздействия этой недели в регионе на основе ответов на вопросник, разосланный в октябре 2007 года странам - членам ЕЭК. Он предложил странам, которые еще этого не сделали, быстро прислать свои ответы.

VII. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ

(Пункт 5 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2007/4

37. Рабочая группа утвердила свою программу работы на 2008-2012 годы (ECE/TRANS/WP.1/2007/4) после внесения нескольких изменений в пункты b) (3-й абзац) и в пункт h). Она просила секретариат представить КВТ измененный таким образом проект для его рассмотрения и утверждения в ходе семидесятой сессии в феврале 2008 года. Утвержденная программа работы приводится в приложении 2 к настоящему докладу.

38. В данной главе WP.1 отметила возможные будущие направления, которые следует придать своей работе, в частности в связи с совещанием по сотрудничеству Организации Объединенных Наций, посвященным дорожной безопасности и проводимым под эгидой ВОЗ. В этом отношении секретариат уточнил некоторые трудности, касающиеся организации в ходе той же недели совещания WP.1 и совещания ВОЗ, в силу ограничений логистического характера, в частности в том, что касается синхронного перевода в рамках ЕЭК, даты совещания различных групп которой были установлены более чем за год. Таким образом, одновременное проведение двух совещаний возможно только в том случае, если ВОЗ, совещания которой проводятся без синхронного перевода, согласует их проведение с датами совещаний WP.1.

39. В дополнение к информации, представленной г-жой Мольнар (см. пункт 7 настоящего доклада), секретариат сообщил Рабочей группе о выделении, в рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций (проект СРООН) "*Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий*", суммы в 658 000 долл. США, которая будет распределена между региональными комиссиями. Секретариат уточнил, что основная деятельность в рамках этого проекта будет состоять в организации семинаров в 2008 и/или 2009 годах в каждом регионе. Этот проект будет касаться главным образом развивающихся стран. ЕЭК ООН, которая будет выступать в качестве центрального органа, распределит выделенную сумму среди региональных комиссий, которым будет поручено организовать в их регионах по одному или несколько семинаров.

40. Представитель Российской Федерации упомянул о проведении Всемирной конференции на уровне министров по вопросам безопасности дорожного движения, в отношении которой его страна выступила в качестве кандидата по ее организации в

2009 году и которую Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций могла бы поддержать в своей будущей резолюции по вопросам безопасности дорожного движения в марте 2008 года. WP.1 сделала акцент на необходимости максимального использования имеющихся групп, в том числе WP.1 и совещания ВОЗ по вопросам сотрудничества в области безопасности дорожного движения, чтобы оказать содействие в подготовке такой конференции.

VIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (Пункт 6 повестки дня)

41. В соответствии с просьбой, адресованной WP.1 секретариатом WP.29, состоящей в том, чтобы выяснить, содержит ли Венская конвенция о дорожном движении или Европейское соглашение, дополняющее эту Конвенцию, положения, которые могли бы применяться к спальным туристическим автобусам, секретариат WP.1 представил в распоряжение Рабочей группы неофициальный документ, уточняющий положения, которые могли бы применяться к этим автобусам. WP.1 обратилась с просьбой к юридической группе изучить этот документ и изложить свою позицию в этом отношении для пятьдесят четвертой сессии. С этой целью он попросил преобразовать этот неофициальный документ в официальный таким образом, чтобы иметь в распоряжении текст на русском языке.

42. WP.1 была информирована о том, что ее пятьдесят четвертая сессия состоится 26-27 марта 2008 года.

IX. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (Пункт 7 повестки дня)

43. На основе проекта, подготовленного секретариатом, Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее пятьдесят третьей сессии. Настоящий доклад будет представлен WP.1 для утверждения на ее пятьдесят четвертой сессии.

Приложение I

CP.1

*Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/20, выделены
жирным шрифтом*

Глава 15 Реклама и безопасность дорожного движения

15.1 Контекст

Учитывая воздействие, которое реклама может оказывать на население в целом, следует в тех случаях, когда она может влиять на поведение водителей, обращать особое внимание не только на передаваемые ею сообщения, но и на ее размещение на обочине дороги. В настоящей главе описываются различные средства, которые могут использоваться для недопущения того, чтобы реклама содержала сообщения, идущие вразрез с задачей обеспечения безопасности дорожного движения, и не препятствовала применению правил, касающихся безопасности дорожного движения.

15.2 Рекомендации, касающиеся рекламных сообщений

Рекламные сообщения (передаваемые с помощью прессы, телевидения, Интернета, кинофильмов, рекламных щитов, радио и т.д.) могут вызвать поведение, противоречащее принципам безопасности дорожного движения, в частности имеются в виду сообщения, рекламирующие технические характеристики какого-либо автомобиля, пропагандирующие спортивный, даже агрессивный, стиль вождения и т.д., либо рекламные сообщения, которые поощряют дух конкуренции на дороге, превышение скорости или неиспользование ремней безопасности и т.д. Другие сообщения, которые не имеют прямого отношения к управлению транспортным средством, могут также оказывать негативное влияние, как, например, реклама алкогольных напитков.

Исходя из этого, государственным органам рекомендуется принять меры с целью обеспечения соответствия содержания рекламных сообщений требованиям правил, касающихся безопасности дорожного движения. Эти меры могли бы включать следующее:

- a) определение правил профессиональной этики с участием рекламопроизводителей;
- b) введение системы контроля, при необходимости посредством создания специализированного органа. В этом случае такой орган должен пользоваться определенной независимостью. Его финансирование может обеспечиваться, в частности, за счет взносов участников. Что касается его полномочий, то этот орган мог бы:
 - i) обладать компетенцией подтверждать перед публикацией или распространением сообщения, представленного рекламным агентством или рекламодателем, соблюдение определенных юридических норм и норм профессиональной этики;
 - ii) в случае несоблюдения определенных норм обращаться к лицу, ответственному за данное рекламное сообщение, с требованием внести
 - iii) в это сообщение изменения, не распространять его или прекратить его распространение.

15.3 Рекомендации, касающиеся рекламы, в окружающем дорожном пространстве

Поскольку присутствие рекламных сообщений или вывесок на обочине дороги может отвлечь внимание водителей или ограничить видимость знаков, государственным органам следует принять меры к тому, чтобы рекламные сообщения и вывески не снижали видимость или эффективность знаков, регулирующих движение, не ослепляли пользователей дороги и не отвлекали их внимание и тем самым ставили под угрозу безопасность дорожного движения. Пункт d) ii) статьи 4 Конвенции о дорожном движении 1968 года обязывает Договаривающиеся стороны принимать соответствующие меры, но при этом не дает каких-либо ориентиров в отношении мер, которые следует принимать. Поэтому цель настоящих рекомендаций состоит в том, чтобы определить правила, которые могли бы быть приняты государственными органами.

15.3.1 Рекомендации общего характера

В целях обеспечения определенного контроля необходимо, чтобы для установки коммерческого рекламоносителя, в частности в окружающем дорогу пространстве требовалось наличие административного разрешения, выданного компетентными органами. Для этого государственным органам следует установить процедуры получения такого разрешения. Следует также установить нормы в области изготовления, размещения и текущего обслуживания рекламоносителей, в частности их опор.

Кроме того, правила могут:

- a) предписывать применение в определенных местах особых норм, касающихся архитектурного оформления и конструкции рекламоносителей;
- b) определять форму и содержание разрешения и, возможно, таблички, которая должна быть прикреплена к опоре.

15.3.2 Конкретные рекомендации

15.3.2.1 Содержание рекламных сообщений

В интересах обеспечения безопасности дорожного движения рекомендуется запретить размещение в какой бы то ни было форме рекламоносителей, на которых:

- a) воспроизведено название населенного пункта, дополненное либо стрелкой, указывающей направление движения к этому населенному пункту, либо информацией о расстоянии до него в километрах;
- b) воспроизведены дорожный знак, **дорожный символ**, или схема предварительного информирования;
- c) использованы формы, размеры, цвета, тексты, символы, [...] которые могут быть приняты за дорожные знаки **или сигналы светофора**.

15.3.2.2 Световая реклама

Государственным органам следует регламентировать условия и нормы, применимые к световым (**включая электронные**) или светоотражающим рекламоносителям, которые видны **в окружающем дорогу пространстве**, где они могут ослепить пользователей дороги или отвлечь их внимание и тем самым поставить под угрозу безопасность дорожного движения. В частности, должна быть определена максимальная яркость. Эта яркость может изменяться в зависимости от светящейся поверхности рекламоносителя и его месторасположения (зоны с общим интенсивным освещением, хорошо освещенные дороги коммерческих предприятий, другие освещенные дороги, неосвещенные дороги).

В отношении видеозэкранов государственным органам следует, помимо соблюдения вышеупомянутых рекомендаций, проявлять максимальную осторожность, прежде чем разрешить этот вид установок, поскольку они ввиду их способности отображать динамические изображения отвлекают пользователей дороги.

Что касается световых рекламоносителей с высокоинтенсивным световым потоком, направленным на пользователей дороги, в частности стационарных или подвижных проекторов, постоянно или периодически излучающих свет в направлении, явно параллельном оси дороги, то **их** следует запретить.

15.2.2.3 Размещение рекламоносителей

Размещение рекламоносителей следует регламентировать на основе следующих принципов:

a) Общие правила

Размещение рекламоносителей в пределах полосы отвода дорог **и над ней [...]** следует запрещать. Однако из этого правила могут делаться исключения:

- для рекламных вывесок в пределах населенных пунктов при условии соблюдения положений пунктов b) i) и iii) ниже;
- в местах стоянки и обслуживания на дорогах.

b) Правила, обусловленные типом инфраструктуры

i) *Автомагистрали и дороги подобного рода*

- За пределами городской зоны размещение рекламоносителей и рекламных вывесок предпочтительно следует [...] запрещать с обеих сторон автомагистрали или дороги подобного рода по смыслу пункта 4 статьи 25 Конвенции о дорожном движении 1968 года, если они видны водителям, или, в противном случае, [...] на расстоянии менее 200 метров (или ином расстоянии, определяемом национальным законодательством), измеренном от наружного края проезжей части;
- следует предусмотреть, чтобы в пределах городской зоны это минимальное расстояние определялось национальным законодательством и было как можно большим с учетом правил, указанных в предыдущем абзаце.

ii) *Прочие дороги*

За пределами городской зоны размещение рекламоносителей и рекламных вывесок следует запрещать с обеих сторон дороги на минимальном расстоянии, измеренном от наружного края проезжей части, которое следует определить в национальном законодательстве.

iii) *Тротуары (в пределах и за пределами населенных пунктов)*

Компетентным органам необходимо следить за тем, чтобы рекламоносители, установленные на тротуарах, не снижали видимости пешеходов, приближающихся к пешеходному переходу, и не препятствовали ни движению пешеходов, ни движению лиц, пользующихся инвалидными колясками.

15.3.2.4 Размеры рекламных щитов

Государственным органам следует также регламентировать максимальные размеры рекламных щитов в зависимости от расстояния, отделяющего их от края дороги.

15.3.2.5 Контроль и санкции

В целях обеспечения соблюдения правил, касающихся рекламы в окружающем дорожном пространстве, определенных национальным законодательством, компетентным органам следует осуществлять контроль, и за несоблюдение этих правил следует предусмотреть санкции. Такие санкции, которые следует устанавливать в зависимости от степени опасности выявленного нарушения, могут носить административный характер (простое предупреждение, предписание о необходимости соответствия требованиям или предписание убрать рекламный щит, изъятие выданного разрешения) и/или налагаться в виде денежных штрафов.

Более того, властям следует осуществлять постоянный и жесткий контроль за содержанием и особыми характеристиками рекламы на видеозэкранах для того, чтобы свести к минимуму негативные последствия для дорожной безопасности.

Приложение II

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 годы

ПОДПРОГРАММА 02.3: БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Очередность: 1

Пояснение: С учетом всемирного масштаба своей деятельности Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) будет изучать вопросы и принимать меры, направленные на повышение безопасности дорожного движения. С этой целью она будет рассматривать, в частности, вопрос об осуществлении Венских конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах и дополняющих их Европейских соглашений и разрабатывать предложения по обновлению этих правовых документов, а также Сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах (CP.1 и CP.2). Она будет также стремиться стимулировать глобальное применение результатов этой работы.

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

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов:

- Рассмотрение и/или принятие, когда это целесообразно, новых предложений по поправкам к упомянутым выше документам, касающихся, среди прочего, **дорожных знаков, обгона, определений мопедов, мотоциклов, моторизованных трициклов и квадрициклов, водительских удостоверений, использование телематики и новых систем безопасности транспортных средств, взаимосвязи между приложением 5 к Конвенции о дорожном движении и правилами ЕЭК ООН в области транспортных средств, а также, возможно, мер безопасности применительно к дорожному**

движению, которые были рекомендованы Многопрофильной группой экспертов по охране на внутреннем транспорте.

- ~~Опубликование текстов Венских конвенций и дополняющих их Европейских соглашений (включающих самые последние поправки).~~
- **Опубликование сводных текстов Венских конвенций на трех других языках ООН (арабском, испанском и китайском)**

b) Пересмотр и обновление Сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах (СР.1 и СР.2). Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов:

- Полный пересмотр СР.1 и СР.2 на основе новой структуры и нового формата - более привлекательного и современного - с целью их опубликования и распространения, в частности, среди других региональных экономических комиссий.
- **Опубликование пересмотренной СР.1 и СР.2 уже принятых рекомендаций, в частности рекомендаций, касающихся периодических технических осмотров, помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий, пешеходов, обозначения дорожных работ с помощью соответствующих знаков, искусственных неровностей для ограничения скорости, встречного движения велосипедистов, включая все рекомендации, принятые с начала работы по пересмотру.**
- Рассмотрение, разработка и включение в СР.1 и СР.2 новых рекомендаций, касающихся, в частности, ремней безопасности и детских удерживающих систем, первой помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий, безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения, использования мобильных телефонов водителями во время движения, безопасности в туннелях, проверок на дорогах, водительских удостоверений, вождения под воздействием алкоголя и наркотических средств, дорожных знаков, безопасности мотоциклов и мопедов, связи с общественностью и кампаний по безопасности дорожного движения, дневных ходовых огней, вождения в ночное время, скорости, агрессивного вождения, знаков с изменяющимися сообщениями, знаков, обозначающих заправокные станции, на которых продается сжатый природный газ, и т.д.

- **Рассмотрение, разработка и включение в СР.2 новых рекомендаций, касающихся, в частности, знаков с изменяющимся сообщением и, в случае необходимости, указания веломаршрутов.**

- с) Обмен информацией о национальных программах безопасности дорожного движения, в частности с учетом средств финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, и о действующих в государствах-членах правилах и предписаниях в области безопасности дорожного движения, а также распространение такой информации с целью ознакомления правительств с практикой и опытом, накопленным по этим вопросам. Очередность: 3

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов: Регулярное обновление серии таблиц, отражающих действующие национальные предписания в области безопасности дорожного движения, национальные правовые документы и национальные условия подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений категорий А и В и их последующего использования. **Возможное** включение новых таблиц, **например** с указанием дополнительного оборудования безопасности, требующегося на борту транспортных средств. Распространение **ежегодной** информации, касающейся кампаний по безопасности дорожного движения, проводящихся в странах-членах.

- д) Оказание помощи странам с переходной экономикой и развивающимся странам во внедрении надежной и современной практики и процедур в области безопасности дорожного движения. Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов: Реагирование на просьбы других региональных комиссий и стран, являющихся их членами, об оказании технической помощи.

- е) Рассмотрение отдельных актуальных тем, связанных с безопасностью дорожного движения, в форме углубленной дискуссии на основе подготовленных экспертами документов и принятия соответствующих последующих мер с целью нахождения согласованных решений для наиболее острых проблем в области безопасности дорожного движения. Очередность: 2

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов: Определение по крайней мере одной актуальной темы для углубленного обсуждения.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- f) Оказание содействия в осуществлении деятельности, предусмотренной в Общеввропейской программе по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), и наблюдение за этой деятельностью с точки зрения безопасности дорожного движения. Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов: Рассмотрение **возможных** предложений о внесении изменений в Венские конвенции и Европейские соглашения, вытекающих из **ОПТОСОЗ** венского или лондонского процессов.

- g) ~~Организация пятой Недели безопасности дорожного движения на глобальном уровне в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения и другими региональными комиссиями. Оценка и последующая деятельность в рамках первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, проведенной в апреле 2007 года, в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения и другими региональными комиссиями.~~ Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов: ~~Проведение первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в 2007 году, посвященной молодым участникам дорожного движения, включая молодых водителей, и организация соответствующей деятельности в данной связи. Анализ результатов первой Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций в регионе ЕЭК ООН и рассмотрение возможности проведения второй Глобальной недели безопасности дорожного движения и организации семинара в регионе ЕЭК ООН.~~

- h) В тесном сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения и другими региональными комиссиями работа по выполнению резолюции ~~58/289~~ **A/RES/60/5** Генеральной Ассамблеи по повышению безопасности дорожного движения во всем мире и **последующих принятых резолюцией.** Очередность: 1

Результат, ожидаемый к концу 2008-2009 годов:

- Стимулирование Договаривающихся сторон Венских конвенций, не входящих в регион ЕЭК, к посещению совещаний WP.1 и к активному участию в деятельности в области дорожной безопасности в рамках Организации Объединенной Нации.

- **Стимулирование других стран за пределами региона ЕЭК ООН к присоединению к Венским конвенциям.**

- **Обеспечение дальнейшего осуществления проекта, финансируемого со Счета развития Организации Объединенных Наций (проект СРООН) "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных целевых показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий, в частности путем организации семинаров в 2008 и/или 2009 годах.**
