



ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят вторая сессия

**ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРОЙ СЕССИИ**

(Женева, 2-6 июля 2007 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	4
II. ВВЕДЕНИЕ	3 - 6	4
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня)	7	5
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ (Пункт 2 повестки дня)	8 - 12	5
V. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2)		

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр</i>
<u>Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)</u>		
A. Изменение структуры СР.1	13	7
B. Использование мобильного телефона	14	7
C. Безопасность детей	15	8
D. Содержимое медицинской аптечки	16 - 17	8
E. Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий	18 - 20	9
F. Обучение вождению	21 - 24	9
G. Реклама и безопасность дорожного движения	25 - 30	11
H. Безопасность на участках дорожных работ и в месте аварии/дорожно-транспортного происшествия	31	13
I. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования	32	13
J. Информация для участников дорожного движения	33	13
K. Специальные объекты дорожной инфраструктуры и сооружения	34	13
<u>Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2)</u>		
L. Знаки с изменяющимся сообщением	35	13
M. Указание веломаршрутов	36	13
VI. ПЕРВАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	37 - 38	14
VII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	39	15
VIII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ	40	15

Приложения

I. Использование мобильного телефона	16
II. Содержимое медицинской аптечки	18
III. Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий	21
IV. Обучение вождению	26

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят вторую сессию в Женеве 2-6 июля 2007 года под председательством г-на Александра Якимова (Российская Федерация). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Италии, Литвы, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Словакии, Украины, Финляндии, Франции, Швейцарии и Эстонии.
2. На сессии были также представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), фонд "Роудкросс" (фонд для предупреждения ДТП и поддержки жертв ДТП) и Международная ассоциация автомобильного и дорожного образования.

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Директор Отдела транспорта г-н Капел Феррер прежде всего сообщил членам Группы о своей обеспокоенности по поводу длительного ожидания в очередях при входе на территорию Дворца Наций, что объясняется проведением совещания ЭКОСОС, и высказал пожелание, чтобы система контроля, применяемая службой безопасности, была усовершенствована во избежание такого рода неудобств в будущем.
4. Затем он информировал Группу о том, что он в последний раз выступает перед членами WP.1, поскольку в конце июля он прекращает выполнять свои обязанности в связи с выходом в отставку. Он выразил удовлетворение по поводу отличной работы, проделанной Группой за 16 лет, в течение которых он работал в Отделе транспорта. В этой связи он упомянул о принятии двух важных пакетов поправок, внесенных в Венские конвенции и дополняющие их Европейские соглашения.
5. В своем выступлении он также затронул следующие вопросы:
 - а) касаясь Глобальной недели безопасности дорожного движения, он подчеркнул, с одной стороны, успех, который она имела во всем мире, о чем свидетельствует, в частности, то внимание, которое было уделено ей в средствах массовой информации, и, с другой стороны, широкое участие в двух всемирных форумах, которые состоялись во Дворце Наций: более 400 представителей молодежи из более чем 100 стран приняли участие во

Всемирной ассамблее молодежи (23-24 апреля 2007 года), продемонстрировав огромный интерес к теме безопасности дорожного движения, и 200 представителей участвовали во втором Форуме заинтересованных сторон (25 апреля). Он поблагодарил Европейскую комиссию, Норвегию, Италию и Нидерланды за оказанную ими финансовую поддержку в организации Недели.

- b) Он сообщил, что до окончания сессии Рабочей группы будет опубликован сводный вариант Венской конвенции о дорожном движении на русском языке, и указал, что секретариат готовит сводный вариант Конвенции о дорожных знаках и сигналах, с тем чтобы опубликовать его к концу 2007 года.
- c) Он информировал Группу о том, что в рамках политики мобильности, проводимой в Организации Объединенных Наций, с 1 мая 2007 года г-н Кристофер Смит был заменен г-ном Мирославом Йовановичем.

6. Председатель WP.1 г-н Александр Якимов выразил г-ну Капелу Ферреру признательность за то большое внимание, которое он уделял работе Группы на протяжении этих 16 лет, и от имени Группы высказал ему наилучшие пожелания на будущее.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/WP.1/109

7. Повестка дня была утверждена без изменений.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (Пункт 2 повестки дня)

Документы: ECE/TRANS/WP.1/108, ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1-4

8. Доклад о работе пятьдесят первой сессии (ECE/TRANS/WP.1/108) был утвержден без изменений.

9. Документ ECE/TRANS/WP.1/108/Add.1 был принят со следующими изменениями: в пункте 6.1.2.3 заменить "велосипедистами и водителями механических транспортных средств" на "велосипедами и механическими транспортными средствами". Делегация Российской Федерации попросила внести в текст на русском языке изменения

редакционного характера, касающиеся названия главы, второго абзаца пункта 6.2.2.7 и подпункта D) пункта 6.2.3.1. Исправленный текст будет передан в секретариат.

10. WP.1 приняла документ ECE/TRANS/WP.1/108/Add.2. Вместе с тем было указано на наличие ошибки в нумерации пунктов. Так, вместо "1.1.4 (и т.д.)" следует читать "1.1.3 (и т.д.)".

11. Документ ECE/TRANS/WP.1/108/Add.3 был принят со следующими изменениями: в подпункте d) пункта 4.2.2 заменить "или предохраняющих приспособлений" на "*или приспособлений, направленных на повышение безопасности*". Исправления редакционного характера к тексту на русском языке, касающиеся подпункта e) этого пункта (вступительное предложение и третий подпункт, начинающийся с тире), будут переданы в секретариат.

12. Документ ECE/TRANS/WP.1/108/Add.4 был принят со следующими изменениями: отметив отсутствие в вариантах на различных языках соответствия между терминами, используемыми в шестом подпункте пункта 11.1.3 (В населенных пунктах), и терминами, употребляемыми в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (приложение 1, раздел D II, пункт 11), с одной стороны, и терминами, включенными в 2006 году в определения, содержащиеся в этой Конвенции, с другой стороны, Группа решила исключить указанный шестой подпункт, начинающийся со слов "использование совмещенных пешеходных и велосипедных дорожек...", подчеркнув при этом необходимость вновь проверить соответствие используемых терминов при очередном внесении изменений в Конвенцию. Исправления редакционного характера к тексту на русском языке, касающиеся пункта 11.2.3, будут переданы в секретариат.

**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 и TRANS/SC.1/295/Rev.3

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)

A. Изменение структуры СР.1

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4

13. Рабочая группа приняла к сведению измененную структуру СР.1, предложенную в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.4 учетом текстов, принятых в ходе пятьдесят первой сессии.

B. Использование мобильного телефона

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1

14. Документ ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev.1 был принят со следующими изменениями:
Разделить рекомендации на две части:

1.4.2.1 Существующий текст дополнен в первом абзаце следующим образом:
"Поэтому для недопущения любой опасности дорожно-транспортного происшествия странам следует, по меньшей мере, запретить использование водителем телефона, который необходимо держать в руке...".

1.4.2.2 Предлагаемый секретариатом текст был изменен следующим образом: *"[...] Пользователям мобильных телефонов следует также рекомендовать четко указывать в списке лиц, занесенных в память телефона, тех, кому надлежит звонить в случае дорожно-транспортного происшествия, с тем чтобы уполномоченные лица не теряли времени..."*.

Окончательный текст приводится в приложении 1 к настоящему докладу.

С. Безопасность детей

Документы: ECE/TRANS/WP.1/108/Add.3; ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1

15. Рассмотрев переданную по электронной почте просьбу Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), заключающуюся в том, чтобы либо исключить приложение 8 к существующей СР.1, либо перенести обсуждение на пятьдесят третью сессию, WP.1, учитывая разъяснения, данные г-ном М. Бернхардом (Международная автодорожная федерация (МАФ)), сочла, что это приложение, подготовленное более 30 лет назад экспертами в этой области, следует сохранить, учитывая при этом необходимость его минимальной корректировки. Группа поддержала эту позицию и попросила о том, чтобы в приложение 8 были включены лишь минимальные изменения и чтобы тем самым была исключена возможность ее полного пересмотра. Группа поручила секретариату сообщить ЕФЖДТП об этом решении и предложить ей подготовить проект поправок и передать его в секретариат до 1 сентября для рассмотрения на следующей сессии.

Д. Содержимое медицинской аптечки

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1

16. В ходе рассмотрения документа ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1 ряд делегаций указали на отсутствие ясности в тексте, представленном ВОЗ, Красным Крестом и Красным Полумесяцем, в котором не уточняются категории транспортных средств, которых он касается. После обсуждения WP.1 сочла, что в рамках пересмотренной СР.1 текст, касающийся содержимого медицинской аптечки, должен относиться лишь к транспортным средствам категории В и должен быть ориентирован на водителей, которые необязательно получили подготовку по оказанию первой помощи. Она выразила мнение, что на транспортные средства категорий С и D и их водителей распространяются более жесткие требования в этой области, которые могут варьироваться также в зависимости от назначения транспортного средства: совместная перевозка людей, опасных грузов и т.д., и что поэтому следует избегать любого смешения, способного привести к путанице.

17. На основе сформулированных таким образом принципов WP.1 рассмотрела таблицу, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1, и внесла в нее ряд изменений. Все принятые изменения приводятся в приложении 2 к настоящему докладу.

Е. Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/12

18. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что необходимо пересмотреть нумерацию пунктов для их согласования со структурой новой СР.1 и что в ходе подготовки пересмотренного варианта документа ECE/TRANS/WP.1/2006/12 будут включены вводные фразы, о которых сообщалось ранее.

19. В ходе рассмотрения пункта 7.1.2.2 а) делегация Норвегии высказала предварительную оговорку в отношении упомянутого более низкого допустимого уровня содержания алкоголя в крови, поскольку в Норвегии предельный уровень, равный 0,2, применяется ко всем водителям.

20. Изменения, принятые в ходе сессии, приводятся в приложении 3 к настоящему докладу. Эти изменения будут также включены в сводный документ, который будет подготовлен секретариатом и будет опубликован в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/2006/12/Rev.1.

Ф. Обучение вождению

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/13

21. Документ ECE/TRANS/WP.1/2006/13 был принят со следующими изменениями:

а) Дополнить заголовки пункта 2.1.1 (*Профессиональное обучение **вождению автомобиля***) и пункта 2.1.1.2 (*Общие принципы **профессионального обучения***);

б) Пункт 2.1.1.5.1 становится пунктом 2.1.1.6, который следует читать:

"2.1.1.6 Обучение вождению тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей

а) Помимо обучения, связанного с получением водительского удостоверения, рекомендуется, чтобы водители тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей, проходили дополнительную первоначальную подготовку до

получения доступа к профессии. Курс такой подготовки следует проходить периодически через каждые пять лет.

b) Программами подготовки этих водителей следует охватывать отдельные специфические аспекты поведения в туннелях. Кроме того, крайне важно, чтобы эти водители обладали знаниями по вопросам безопасности транспортных средств и их оборудования. В частности, эти водители должны уметь правильно пользоваться огнетушителем".

22. Было решено отложить обсуждение по пункту 2.2.3 и провести его в ходе рассмотрения документа ECE/TRANS/WP.1/2006/25, в котором этот пункт воспроизводится с некоторыми новыми изменениями.

23. Что касается приложений 4, 5, 6 и 7, содержащихся в документе TRANS/SC.1/294/Rev.5, к которым в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/13 предлагается ряд изменений, то были внесены следующие новые поправки:

Приложение 6: новый абзац в пункте 2.3 читать следующим образом: *"Можно прибегать к использованию **самых** современных технических средств обучения, таких, как тренажеры или **специальные** компьютерные программы, **дополняющих существующие методы обучения**".*

- В пункте 3.2.21.7 читать: *"Проезд перекрестков **любого типа**".*
- В пункте 3.5 читать: *"имеющим водительские удостоверения категорий **CE, DE и подкатегорий C_{1E} и D_{1E}**".*

Приложение 7: в конце заголовка читать: *"категорий **C, D, CE, DE и подкатегорий C_{1E}, и D_{1E}**".*

24. Часть главы 2, содержащаяся в документе ECE/TRANS/WP.1/2006/13, а также относящиеся к ней приложения приводятся в приложении 4 к настоящему докладу с принятыми изменениями.

Г. Реклама и безопасность дорожного движения

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/20

25. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2006/20 и внесла в него следующие изменения:

26. В пункте 15.2 заголовок читать следующим образом: *"Рекомендации, касающиеся рекламы в окружающем дорожному пространстве"*. Этими последними словами будут заменены слова "с дорог общего пользования" в пункте 15.2.2.2.

27. Первый абзац пункта 15.2.1 читать следующим образом: *"В целях обеспечения определенного контроля необходимо, чтобы для установки коммерческого рекламоносителя в окружающем дорожному пространстве [...] требовалось наличие административного решения, 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"*.

28. Пункт 15.2.2.1 читать следующим образом: *"В интересах обеспечения безопасности дорожного движения [...] рекомендуется запретить размещение [...] каких бы то ни было рекламоносителей, на которых:*

- a) (без изменений)
- b) *воспроизведены регулирующий движение дорожный знак [...] или символ либо схема предварительного информирования;*
- c) (без изменений)".

29. Пункт 15.2.2.3, начиная с А), заменить следующим текстом:

" А) Общие правила

Размещение рекламоносителей в полосе отвода дорог, в том числе над проезжей частью, должно быть запрещено. Однако из этого правила могут делаться исключения:

- *для рекламных вывесок в пределах населенных пунктов при условии соблюдения положений пунктов В) i) и iii) ниже;*

- *в местах стоянки и обслуживания на дорогах [...].*

В) Правила, обусловленные типом инфраструктуры

i) Автомагистрали и дороги аналогичного типа

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

ii) Прочие дороги

За пределами городской зоны размещение рекламоносителей и рекламных вывесок [...] должно быть запрещено 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".

30. Остается внести изменения в пункты 15.2.2.4 и 15.2.2.5. После внесения вышеупомянутых изменений секретариат приступит к подготовке пересмотренного варианта этого документа, который будет опубликован в качестве документа *ECE/TRANS/WP.1/2006/20/Rev.1*.

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

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/21

31. WP.1 приступила к первому рассмотрению вышеупомянутого документа и внесла в него многочисленные изменения, которые приводятся в документе *ECE/TRANS/WP.1/2006/21/Rev.1*.

И. Общие правила, касающиеся транспортных средств и их оборудования

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/23

32. WP.1 начала рассмотрение вышеупомянутого документа и внесла в рассмотренные части некоторые изменения, которые будут приведены в пересмотренном документе *ECE/TRANS/WP.1/2006/23/Rev.1*.

Ж. Информация для участников дорожного движения

33. Рассмотрение этого пункта (*ECE/TRANS/WP.1/2006/25*) было перенесено на пятьдесят третью сессию.

К. Специальные объекты дорожной инфраструктуры и сооружения

34. Рассмотрение этого пункта (*ECE/TRANS/WP.1/2007/2*) также было перенесено на пятьдесят третью сессию.

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

Л. Знаки с изменяющимся сообщением

35. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2005/6/Rev.2) было перенесено на одну из последующих сессий.

М. Указание веломаршрутов

36. Рассмотрение этого пункта (ECE/TRANS/WP.1/2006/24) также было перенесено на одну из последующих сессий.

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

37. В дополнение к информации, приведенной в пункте 5 настоящего доклада, г-н Джон Арилд Енссен (Норвегия), председатель Регионального организационного комитета Глобальной недели безопасности дорожного движения для ЕЭК ООН, высказался за то, чтобы провести оценку результатов Недели с целью получения информации об этом первом мероприятии глобального масштаба. Он подчеркнул, что эта Неделя была в целом благоприятно воспринята в странах с низким и средним уровнем доходов, и, кроме того, он отметил возросший интерес к существующим правовым документам, в частности к Венским конвенциям о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, однако в связи с этими инструментами возникли вопросы в отношении их адекватности в свете современных проблем дорожного движения и его безопасности. Он также подчеркнул, что некоторые заинтересованные стороны задались вопросом о том, соответствует ли Глобальная неделя безопасности дорожного движения условиям богатых стран. В заключение он констатировал, что страны проявили интерес благодаря той документации, которая была подготовлена в связи с проведением Глобальной недели.

38. Отвечая на одну из высказанных озабоченностей, секретариат указал, что для региона ЕЭК ООН в ближайшие недели будет разослан вопросник с целью проведения оценки итогов Недели в данном регионе. Кроме того, он указал, что Совещание по вопросам сотрудничества в области безопасности дорожного движения в рамках Организации Объединенных Наций, которое состоится 16-17 октября 2007 года в Женеве под эгидой ВОЗ, должно будет сделать выводы по итогам этой Глобальной недели.

VII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ *(Пункт 5 повестки дня)*

39. WP.1 была проинформирована о том, что ее пятьдесят третья сессия состоится 19-22 ноября 2007 года, а ее пятьдесят четвертая сессия - 26-28 марта 2008 года.

VIII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ *(Пункт 6 повестки дня)*

40. На основе проекта, подготовленного секретариатом, Рабочая группа утвердила перечень решений, принятых на ее пятьдесят второй сессии.

Приложение I

Использование мобильного телефона

(см. пункт 14 настоящего доклада)

(Базовый документ ECE/TRANS/WP.1/2006/8/Rev. 1)

Включить в СР I в главу I

Глава 1 Общие правила поведения в условиях дорожного движения

...

1.4 Использование мобильного телефона

1.4.1 Общая ситуация

Мобильным телефоном в автотранспортном средстве можно воспользоваться для целого ряда целей: например, можно предупредить аварийную службу об аварии, вызвать автомобиль технической помощи и т.д., используя многочисленные имеющиеся возможности для остановки в населенных пунктах и за их пределами, а также на автомагистралях.

Все проведенные исследования указывают на существование взаимосвязи между телефонным разговором во время вождения и повышением степени риска аварии. Действительно, водитель, находящийся за рулем своего автомобиля, должен постоянно следить за ситуацией на дороге и за условиями движения и не выполнять каких-либо действий, снижающих возможность контролировать транспортное средство или мешающих ему осуществлять маневры в процессе движения. В любой момент он должен быть в состоянии легко и незамедлительно осуществлять маневры, требующиеся в соответствующих обстоятельствах. Если же он держит мобильный телефон в руке, то это мешает ему выполнять такие действия правильно и безопасно.

По этой причине национальным законодательством многих стран запрещено использование телефона, который необходимо держать в руке, и предусмотрены соответствующие санкции, но при этом разрешается использовать телефон, который не нужно держать в руке. Вместе с тем даже в этом случае национальное законодательство некоторых стран предусматривает, что в случае аварии водитель может быть привлечен к

ответственности. По существу опасность аварии возрастает даже при использовании телефона, который не нужно держать в руке, поскольку внимание водителя в значительной мере сосредоточено на телефонном разговоре. Так, например, он меньше смотрит в зеркало заднего вида и по сторонам, обращает меньшее внимание на различные знаки и на пешеходов, особенно в городе, и т.д.

1.4.2 Рекомендации

1.4.2.1 Поэтому для недопущения любой опасности дорожно-транспортного происшествия странам следует, по меньшей мере, запретить использование телефона **водителем**, который необходимо держать в руке, при движении транспортного средства, как это уже предписано Венской конвенцией о дорожном движении (статья 8). Кроме того, следует рекомендовать соблюдать следующие правила:

- отключать телефон перед началом движения и оставлять его в режиме приема сообщений;
- останавливаться в месте, подходящем для использования телефона, прослушивания или прочтения полученных сообщений, но ни в коем случае не в таких местах, представляющих опасность, как, например, аварийная полоса на автомагистрали.

Эти рекомендации должны дополняться информационными кампаниями, которые должны организовываться по возможности совместно с различными операторами телефонной связи с использованием надлежащих лозунгов, например таких, как "Водить или звонить - выбирай сам", с тем чтобы привлечь внимание водителей к важности соблюдения этих правил в интересах их собственной безопасности и безопасности других пользователей автодороги.

1.4.2.2 Пользователям мобильных телефонов следует также рекомендовать четко указывать в списке лиц, занесенных в память телефона, тех, кому надлежит звонить в случае дорожно-транспортного происшествия, с тем чтобы аварийно-спасательные службы и **уполномоченные лица** не тратили времени зря на поиски. Например, в некоторых странах пользователям мобильных телефонов все чаще рекомендуется сообщать при помощи международно признанного акронима "ICE" (In case of emergency (В случае крайней необходимости)) фамилию лица, с которым надлежит связаться в первую очередь, использовав для этого, например, обозначение ICE либо, если речь идет о нескольких лицах, ICE1, ICE2, ICE3 и т.д.

Приложение II

Содержимое медицинской аптечки

(см. пункты 16 и 17 настоящего доклада)

(Базовый документ: ECE/TRANS/WP.1/2004/17/Rev.1)

Включить в СР.1 в главу 5

Глава 5 Общие правила, касающиеся транспортировки средств и их оборудования

...

5.3.2 Медицинская аптечка

5.3.2.1 Общие рекомендации

Медицинской аптечкой **следует комплектовать** автомобили категорий В, С или D и их подкатегорий, которые определены в приложении 6 к Конвенции о дорожном движении 1968 года.

Содержимое этой аптечки следует адаптировать в зависимости от рассматриваемой категории транспортных средств или конкретного предназначения данного транспортного средства, как, например, в случае перевозки опасных грузов.

Для транспортных средств категории В **следует предусмотреть, чтобы** медицинская аптечка:

- **была** простой, пригодной и безопасной для использования;
- **была** доступной по цене;
- без труда пополнялась на местах, в том числе за счет небольшого числа медикаментов с ограниченным сроком годности;
- **была** адаптирована к местной практике и местным условиям.

5.3.2.2 Рекомендации, касающиеся футляра и содержимого медицинской аптечки

a) Футляр

Следует предусмотреть, чтобы футляр содержал указанные ниже предметы в закрытом виде и защищал их от ударов, пыли и влаги. **Ему следует** отличаться по цвету и/или иметь отличительную маркировку. **Рекомендуется, чтобы** футляр легко открывался и закрывался. В нем также **следует предусмотреть** отделения для хранения разных предметов. Футляр может быть выполнен в виде сумки на ремне, чемоданчика или коробки.

b) Содержимое

Медицинской аптечке следует быть такой, чтобы неспециалист, прошедший базовую подготовку по оказанию первой медицинской помощи, мог предпринять необходимые действия для спасения или защиты человеческой жизни. **В состав аптечки** для транспортных средств категории В **следует включать** по крайней мере следующие предметы:

Мера	Содержимое	Характеристики	Количество
Памятка о мерах помощи жертвам	Информационная брошюра: - номера служб экстренной помощи - содержимое аптечки - инструкции по использованию аптечки	- Карманный формат - С преобладанием изображений, а не текстового материала	1
Защита пострадавшего от холода или жары	- Средство защиты тела пострадавшего от перепадов температуры	- Спасательное ермопокрывало: • примерно 210 x 160 см • очень яркого цвета	1
Остановка внешнего кровотечения	- Средство защиты рук спасателя от контакта с кровью пострадавшего - Материал, впитывающий кровь в процессе свертывания и позволяющий поддерживать достаточное местное давление для остановки кровотечения - Материал для остановки сильного кровотечения в случае очень серьезных повреждений конечностей	- Пара перчаток (нестерильные, без латекса, большого размера) - Марлевый компресс, нестерильный (10 x 10 см, абсорбирующая марля, 100% хлопок, плотность ткани - 17 нитей на см ²) - Бинт, нестерильный (10 см x 4 м, 100% хлопок) - Фиксаторы (булавки) или липкая лента (5 см x 10 м, отрывается вручную, гипоаллергенная, водонепроницаемая, с отверстиями для воздуха, легко клеится и не повреждает кожу при снятии) - Резиновый бинт	1 5 1 2 или 1 1
Обработка легких ран и царапин	- Антисептические защитные средства для предотвращения/ограничения возможного инфекционного заражения	- Одноразовые дозы безйодистого антисептика, (например, хлоргексидин, 0,05%) - Марлевый компресс, нестерильный (10 x 10 см, абсорбирующая марля, 100% хлопок, плотность ткани - 17 нитей на см ²) - Лейкопластырь	4 2 1 коробочка различных размеров или липкий бинт (6 см x 5м, 1 рулон)

Мера	Содержимое	Характеристики	Количество
Наложение повязок и шин при переломах/вывихах	- Фиксирующая повязка для травмированной зоны	- Косынка медицинская перевязочная (136x96x96 см, 100% хлопок или вискоза)	2
Искусственное дыхание	- Маска для искусственного дыхания изо рта в рот или изо рта в нос, исключая прямое контактное спасателя с потерпевшим	- Защитная маска или респиратор	1
Различные материалы	<ul style="list-style-type: none"> - Режущее средство (для разрезания ремня безопасности, одежды или повязок/перевязочного материала) - Средства для освещения места ДТП и пострадавшего - Блокнот - Ручка или карандаш 	<ul style="list-style-type: none"> - Пара изогнутых ножниц (незакаленная немагнитная сталь) - Карманный фонарь - Карманный формат 	<ul style="list-style-type: none"> 1 1 1 1

Приложение III

Глава 7 Специальные правила, касающиеся транспортных средств некоторых категорий

(см. пункты 18-20 настоящего доклада)

Изменения, внесенные WP.1 в документ ECE/TRANS/WP.1/2006/12

В пункте 7.1.1.1 (Обозначение автобусов) изменить текст следующим образом:

"Для улучшения видимости автобусов, особенно в ночное время, когда они выполняют рейсы в сельской местности, эти транспортные средства должны иметь сбоку и сзади светоотражающие сигнальные полосы:

- *белого или желтого цвета сбоку;*
- *красного или желтого цвета сзади,*

согласно техническим положениям и рекомендациям, содержащимся в Правилах ЕЭК № 48 (Установка устройств освещения и световой сигнализации) и 104 (Официальное утверждение типа), прилагаемых к Соглашению 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, в которых соответственно определены единообразные технические положения для официального утверждения типа."

В сносках в конце страницы содержатся ссылки на названия обоих указанных правил. Секретариат проверит совместно с секретарем WP.29 точность вышеупомянутых положений.

В пункте 7.1.1.2 (Обозначение школьных автобусов городского и туристического типа) первый пункт изменить следующим образом: *"Транспортные средства, сконструированные, оснащенные и обозначаемые в качестве школьных автобусов городского и туристического типа и постоянно и исключительно используемые для этого вида перевозок, должны иметь обозначение, определенное в пункте а) ниже, в целях предупреждения водителей других транспортных средств о необходимости проявлять особую осторожность, в частности во время остановки таких транспортных средств для посадки или высадки школьников."*

- Во втором абзаце заменить слова "эти транспортные средства также должны удовлетворять приведенным ниже требованиям" на *"эти транспортные средства должны иметь такое же обозначение"*.
- В третьем абзаце вместо "Эти положения" читать *"Предшествующие положения"*.
- Изменить формулировку пунктов а) - е) этого абзаца следующим образом: (пункт f) переносится в существующий пункт 7.1.2.2):

"a) Знак "школьный автобус"

- i) *Этот знак, образец которого приведен в приложении I к настоящей Сводной резолюции, должен помещаться спереди и сзади на всех автобусах городского и туристического типа, используемых исключительно для перевозки школьников. Знак должен быть четко виден водителям приближающихся транспортных средств и не должен уменьшать поле обзора водителя школьного автобуса. В странах, где предписан иной знак, содержащий, например, слово "дети", этот знак может использоваться на транспортных средствах, перевозящих детей, вместо знака "школьный автобус".*
- ii) *Фон знака должен иметь желтый цвет и быть изготовлен из светоотражающего материала. Знак, устанавливаемый сзади автобуса городского или туристического типа, должен иметь форму квадрата со стороной 400 мм. Знак, устанавливаемый спереди, может иметь уменьшенные размеры, которые, однако, не должны составлять менее 210 мм x 250 мм.*
- iii) *Пиктограмма на этом знаке может быть освещена желтым светом, представляющим собой мигающие огни, выделяющие, например, силуэт человека. Такое освещение должно включаться только во время остановки транспортного средства для посадки или высадки детей.*

b) Специальные мигающие огни

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 для предупреждения о посадке и высадке детей. В отсутствие таких огней или в дополнение к ним в национальном законодательстве следует предусмотреть использование сигнала,

представляющего собой одновременное мигание всех указателей поворота желтого цвета в соответствии с положениями пунктов 39 и 42 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении (1968 год)".

WP.1 сочла, что вопрос о включении этих огней водителями следует рассмотреть в пункте 7.1.2.2.

Заголовок пункта 7.1.2 заменяется вводным предложением. Последующая нумерация будет изменена соответствующим образом.

В нынешнем тексте пункта 7.1.2.1 заголовок надлежит изменить следующим образом: *"Требования, предъявляемые к профессиональной подготовке водителей транспортных средств общего пользования"*.

- В тексте подпункта а) изменить начальную часть предложения следующим образом: *"Учитывая особую ответственность, возлагаемую на водителей транспортных средств общего пользования, предназначенных для перевозки людей (водительские удостоверения D и D₁)..."*.
- В текст подпункта b) внести следующие изменения: *"...таким требованиям, как, например, предписания, содержащиеся в..."*.
- В тексте подпункта c) читать: *"категории B, C или подкатегории C₁"*.
- В текст подпункта f) включить *"и подкатегории D₁"* после D.

Нынешний текст пункта 7.1.2.2 изменить следующим образом:

"7.1.2.2 *Особые правила [...], применимые к водителям пассажирских транспортных средств общего пользования*

- a) *Национальным законодательством следует предписывать особые правила [...], который должен быть ниже предусмотренного для других категорий водителей, особенно в случае перевозки школьников или перевозки детей (см. пункт 1.2 настоящей Резолюции (Управление транспортными средствами под воздействием алкоголя) и, в частности, пункт 1.2.2.1)".*

Нынешний подпункт b) пункта 7.1.2.2 (В случае перевозки детей или школьников необходимо регулярно организовывать мероприятия по учебной эвакуации детей), который отсутствует в английском тексте, должен быть перенесен в пункт 4.3 в качестве подпункта е). Он будет заменен новыми положениями, касающимися последствий использования специальных огней на школьных автобусах, указанных в пункте 7.1.1.2. С учетом предложений, внесенных в ходе сессии Израилем, с одной стороны, Францией и секретариатом, с другой стороны, и, наконец, Российской Федерацией и Украиной, будет подготовлен новый текст, который будет включен в пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/WP.1/2006/12.

По предложению секретариата пункт 7.1.2.3, в котором воспроизведено положение статьи 15 Венской конвенции о дорожном движении, был исключен. Вместе с тем ссылка на эту статью будет сделана в новой части "Общая ситуация", которая будет добавлена в данную главу.

Заголовок пункта 7.2 изменяется следующим образом: *"[...] Особых категорий транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов"*.

В пункте 7.2.1 (Транспортные средства большой длины и/или грузоподъемности) формулировка пунктов 7.2.1.1 и 7.2.1.2 заменяется текстом, предложенным Международной автодорожной федерацией.

Формулировку пункта 7.2.2.1 следует исправить с целью отражения в ней точного названия Соглашения 1958 года и названия Правил № 69.

Пункт 7.2.2.2 надлежит изменить следующим образом:

"7.2.2.2 Специальные предупреждающие огни желтого цвета

В национальном законодательстве следует предусмотреть оснащение тихоходных транспортных средств специальными проблесковыми огнями, испускающими желтый свет, как это указано в пункте 14 b) статьи 32 Венской конвенции о дорожном движении".

В пункт 7.2.3 (Транспортные средства, перевозящие опасные грузы) надлежит включить следующий текст: *"С учетом возросшего риска, сопряженного с дорожными перевозками опасных грузов, всем странам следует применять правила, определенные в Европейском соглашении о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), в частности касающиеся нанесения маркировки на транспортные средства"*.

Пункт 7.2.4 следует включить после пункта, касающегося тихоходных транспортных средств. Его наименование надлежит изменить следующим образом: "Дорожные перевозки исключительного характера". Содержащиеся в тексте на английском языке термины, касающиеся опасных грузов ("dangerous loads"), надлежит пересмотреть, так как при их использовании возникает путаница с терминами, относящимися к перевозке опасных грузов ("dangerous goods"). В тексте на французском языке "doit/doivent" (должен/должны) следует изменить на "devrait/devraient" (следует). Первый подпункт надлежит читать следующим образом: *"Перевозки исключительного характера осуществляются на транспортных средствах, используемых для этой цели, у которых вес и/или габариты либо груз (длина и/или ширина) превышают пределы, допустимые национальным законодательством"*.

WP.1 поручила секретариату пересмотреть на основе изложенных замечаний формулировки других подпунктов.

Приложение IV

Обучение вождению

(Базовый документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/13)
(см. пункты 21-24 настоящего доклада)

Включить в СР.1 в главу 2

Глава 2 Методы оказания воздействия на поведение на дороге
(и приложения 4, 5, 6 и 7 к ней)

....

2.1.1 Профессиональное обучение водителей

2.1.1.1 Водительское удостоверение *(см. документ ECE/TRANS/WP.1/106/Add.4)*

2.1.1.2 Общие принципы профессионального обучения

- а) Профессиональное обучение **водителей** следует основывать на следующих основных соображениях:
- i) 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 обеспечения соблюдения по крайней мере этих минимальных требований необходимо соответствующее обучение;
 - iv) в методах обучения **следует всегда учитывать** достижения в области обучения и прикладной психологии **с тем, чтобы они соответствовали** современным требованиям и местным условиям;
 - v) в целях повышения уровня обучения следует поощрять проведение координационных совещаний для установления связи между представителями учебных заведений, занимающихся обучением

вождению, инструкторами и компетентными органами, организующими проведение экзамена по вождению.

b) Требования, содержащиеся в настоящей рекомендации, **следует рассматривать** как минимальные, и правительствам **следует** стремиться к тому, чтобы по возможности дополнить их с учетом таких существующих методов обучения, как, например, модули профессиональной подготовки при помощи компьютерных средств и использование автомобильных тренажеров.

c) Правительствам рекомендуется принимать любые необходимые меры, направленные на обеспечение такого положения, при котором обучение **водителей** проводилось бы по возможности в соответствии с минимальными требованиями, определенными в пунктах 2.1.1.3, 2.1.1.5 и 2.1.1.6 ниже.

2.1.1.3 Инструкторы

Профессиональное обучение осуществляют только инструкторы, допущенные компетентными национальными органами в соответствии с условиями, перечисленными в приложении 4 к настоящей Сводной резолюции. Подготовку, осуществляемую в некоторых странах инструкторами-практикантами, **следует** проводить под личным контролем профессионального инструктора, который несет за это прямую ответственность.

2.1.1.4 Транспортные средства, используемые для обучения

a) Используемые для практического обучения автотранспортные средства, за рулем которых находится ученик, **следует оборудовать** 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 **следует наносить** знак, четко указывающий на то, что данные транспортные средства используются для обучения.

2.1.1.5 Обучение

a) **Обучение следует организовывать таким образом, чтобы оно способствовало** выработке правильных действий и поведения во всевозможных дорожных ситуациях, охватывало все вопросы, указанные в приложении 5, и соответствовало методам, изложенным в приложении 6 к настоящей Сводной резолюции, по меньшей мере в том объеме, который необходим для сдачи теоретических и практических экзаменов на получение водительского удостоверения, и давало ученику возможность принимать меры с учетом опасностей, связанных с дорожным движением, и осознавать, что риск ДТП

особенно высок в первые годы вождения.

б) В процессе обучения **водителей**, о котором говорится в подпунктах а) и с), инструкторов следует стимулировать к тому, чтобы они, в частности:

- i) максимально использовали активные методы обучения и современные учебные пособия (см. подпункт б) пункта 2.1.1.2 выше), включая при необходимости площадки для обучения вождению транспортных средств определенных категорий во внедорожных условиях;
- ii) приспосабливали свои методы обучения к каждому ученику таким образом, чтобы поощрять его активное участие;
- iii) разрабатывали методы систематического обучения, сочетающие теоретическую и практическую подготовку по конкретным аспектам вождения и безопасного поведения, для ограничения и даже устранения вероятности риска.

с) Для осуществления теоретической подготовки **следует обеспечивать** наличие подходящих помещений, учебных пособий и оборудования, определенных в учебных планах и программах обучения.

2.1.1.6 Обучение вождению тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей

а) Помимо обучения, связанного с получением водительского удостоверения, рекомендуется, чтобы водители тяжелых транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов и людей, проходили дополнительную [...] подготовку до получения доступа к профессии. Курс такой подготовки следует проходить периодически через каждые пять лет.

б) Программами подготовки этих водителей следует охватывать отдельные специфические аспекты поведения в туннелях. Кроме того, крайне важно, чтобы эти водители обладали знаниями по вопросам безопасности транспортных средств и их оборудования. В частности, **этим водителям следует** уметь правильно пользоваться огнетушителем.

2.1.1.7 Контроль

Для обеспечения соблюдения положений пунктов 2.1.1.3-2.1.1.6 выше **компетентным органам следует** регулярно проводить соответствующий контроль.

2.1.2 Обучение методам оказания первой помощи

Для справки

2.1.3 Обучение детей безопасному поведению на дорогах

(см. ECE/TRANS/WP.1/108, приложение 1)

Для справки

ПРИЛОЖЕНИЯ 4, 5, 6 и 7 к документу TRANS/SC.1/294/Rev.5

- Приложения 4, 5 и 6: в тексте на французском языке заменить "moniteurs" на "instructeurs".
- Приложение 5: в пункте 1.3 вместо "часов работы и периодов отдыха" читать "времени работы и времени отдыха", а конечную фразу пункта 1.5.2 изменить следующим образом: "...усталость, болезнь, алкоголь, наркотические средства и лекарственные препараты".
- Приложение 6: пункт 2.3 дополнить следующим новым абзацем: "Можно прибегать к использованию таких самых современных технических средств обучения, как тренажеры или специальные компьютерные программы, дополняющих существующие методы обучения".
 - В пункте 3.2.21.7 читать: "Проезд перекрестков любого типа".
 - Заголовок пункта 3.5 изменить следующим образом: "Дополнительные минимальные требования к водителям транспортных средств, имеющих водительские удостоверения категорий CE, DE и подкатегорий C₁E и D₁E".
- Приложение 7: изменить заголовок следующим образом: "Дополнительные рекомендации для профессиональных водителей транспортных средств, имеющих водительские удостоверения категорий C, D, CE, DE и подкатегорий C₁E и D₁E".
 - пункт 6.4.1: в правой колонке вместо слова "наркотики" читать "наркотические средства".
