



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.1/76  
4 May 2001

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

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

(3-6 апреля 2001 года)

**УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою тридцать шестую сессию 3-6 апреля 2001 года в Женеве под председательством г-на Б. Периссе (Швейцария). В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Испании, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

На сессии были также представлены Европейская комиссия и Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ).

В работе сессии участвовали также представители Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК) и Международной организации по стандартизации (ИСО), а также представители следующих

неправительственных организаций: Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Федерации ассоциаций европейских мотоциклистов (ФАЕМ), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА), Международной федерации пешеходов (МФП), Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной автодорожной федерации (МАФ), Европейской ассоциации поставщиков автомобильных деталей (КСАОД) и Международной организации по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП).

## **2. ОТКРЫТИЕ СЕССИИ**

2. Участников сессии приветствовал Директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капел Феррер. Он представил нового секретаря Рабочей группы г-жу Мари Ноэль Пуарье.

3. Касаясь задержек с предоставлением документов на всех трех языках, Директор разъяснил причины этих задержек, которые не зависят от Отдела транспорта, и просил секретариат заблаговременно информировать его о возможных задержках, чтобы подобные неприятности не повторялись в будущем. Он напомнил также, что делегаты могут пользоваться Web-сайтом Отдела транспорта ЕЭК ООН.

4. Он поздравил Рабочую группу с принятием предложений по поправкам к юридическим документам и призвал ее провести оценку третьей Недели безопасности дорожного движения, которая проходила 1-7 мая 2000 года. На основе данных, представленных государствами - членами ЕЭК ООН, секретариат подготовит соответствующую записку.

5. Напомнив, что, наряду с обеспечением мобильности и охраны окружающей среды, обеспечение безопасности является одним из трех основных направлений деятельности в транспортном секторе, он особо подчеркнул важное значение, которое имеет работа WP.1, и необходимость дальнейшего развития конвенций и соглашений, действующих в этой области.

6. Со своей стороны, секретарь WP.1 информировала присутствующих делегатов о решениях, имеющих отношение к работе WP.1, которые были приняты или одобрены Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его шестьдесят третьей сессии (13-15 февраля 2001 года).

7. Она информировала также WP.1 о ходе работы Специальной многопрофильной группы по безопасности в туннелях, которая провела свою третью сессию 20 и 21 марта 2001 года в Женеве и которая должна завершить свою работу над проблемой автодорожных туннелей в июле принятием соответствующих рекомендаций. Она указала, что на своей следующей сессии WP.1 должна рассмотреть рекомендации, имеющие отношение к ее работе, с тем чтобы представить КВТ заключение относительно их приемлемости, и провести первоначальную оценку поправок, которые, возможно, потребуется внести в Венские конвенции, в дополняющие их Европейские соглашения и в Сводные резолюции. WP.1 была также информирована о том, что КВТ намерен принять эти рекомендации в форме резолюции, которая должна официально ознаменовать собой завершение работы Многопрофильной группы по автодорожным туннелям и получить статус официального нормативного документа.

**УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ** (*Пункт 1 повестки дня*)

*Документация:* TRANS/WP.1/75

8. Повестка дня была утверждена без изменений.

**УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ТРИДЦАТЬ ПЯТОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ** (*Пункт 2 повестки дня*)

*Документация:* TRANS/WP.1/74

9. Рабочая группа утвердила доклад о работе тридцать пятой сессии. Делегация Российской Федерации предложила изменения в отношении приложения к докладу. Рабочая группа просила Группу экспертов по правовым вопросам изучить эти изменения, которые касаются уже принятых поправок к конвенциям.

10. В отношении метода утверждения докладов WP.1 решила вновь в порядке эксперимента сохранить методику утверждения окончательного доклада на своей следующей сессии, а в конце текущей сессии утвердить лишь отчет о решениях, принятых в ходе ее проведения. Вместе с тем было решено, что дальнейшее сохранение этой процедуры будет зависеть от возможности представления отчета о принятых решениях и окончательного доклада на трех языках в течение четырех-шести недель.

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ** *(Пункт 3 повестки дня)*

**а) Рекомендации Специальной группы экспертов по правовым вопросам**  
*(Пункт 3 а) повестки дня)*

*Документация: TRANS/WP.1/2001/3, TRANS/WP.1/2001/18, TRANS/WP.1/2001/20*

11. После обсуждения этого вопроса на основе ответов на вопросник относительно использования разметки синего цвета, подготовленный делегацией Польши (TRANS/WP.1/2001/3), Рабочая группа WP.1 подтвердила необходимость внесения изменений в статью 29.2 Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах, которые, однако, следует рассматривать в комплексе с положениями пункта 9 с) vii) главы II раздела С приложения 1 к этой Конвенции в интересах устранения возможных противоречий. Группе экспертов по правовым вопросам было поручено изучить этот вопрос и представить предложения по соответствующему тексту.

12. Рабочая группа решила не принимать предложение Польши относительно преимущественного права проезда на перекрестках с круговым движением (TRANS/WP.1/2001/18), предусматривающее внесение изменения в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах, а не в Конвенцию о дорожном движении, для которой Рабочая группа WP.1 уже приняла изменение к статье 18.4 а), приведенное в приложении к докладу о работе тридцать пятой сессии. Вместе с тем Группе экспертов по правовым вопросам было предложено вновь изучить формальный аспект принятой формулировки, содержащей, в частности, ссылки на соответствующие знаки, которые относятся к сфере охвата Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

13. Специальная группа экспертов по правовым вопросам *(Люксембург, Российская Федерация и Швейцария, под председательством Норвегии и при участии секретариата)* соберется 18 и 19 июня в Люксембурге для рассмотрения предложений по поправкам к Венским конвенциям и дополняющим их Европейским соглашениям.

14. Председатель Рабочей группы WP.1 напомнил о том, что очередная крупная серия поправок будет представлена Комитету по внутреннему транспорту в феврале 2003 года. В связи с этим любое новое предложение по поправкам, по возможности, должно быть представлено в течение 2001 года, с тем чтобы оно могло быть подробно рассмотрено и принято в 2002 году.

**b) Документы, переданные Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) (Пункт 3 b) повестки дня)**

*Документация:* TRANS/SC.1/WP.1/1997/13, TRANS/SC.1/WP.1/R.140 и Add. 1-7

i) Установка дорожных знаков

15. Рабочая группа WP.1 подтвердила свое решение о том, чтобы поручить небольшой группе (*Дания, Израиль, Испания и Чешская Республика*) рассмотреть вопрос о практической осуществимости рассматриваемого предложения, и согласилась с тем, что в состав этой группы по просьбе МТА/ФИА, МАФ и МОПДТП войдут представители этих организаций. В силу того, что Председатель, назначенный ранее, не сможет выполнять функции Председателя, эта должность пока остается вакантной.

16. В соответствии с предложением МАФ Рабочая группа WP.1 решила обсудить на своей следующей сессии вопрос о том, чтобы помимо этого произвести оценку возможности согласования знаков, в частности с учетом исследования, проведенного МАФ и Европейской комиссией по вопросу об информационной поддержке. Вместе с тем МАФ было также предложено представить письменный документ с анализом этой проблемы, который должен быть передан в секретариат до 30 июня 2001 года. На основе этих материалов Рабочая группа WP.1 примет решение о том, следует ли проводить это исследование, и если да, то какой будет сфера его охвата и кем оно должно быть проведено.

ii) Мобильные телефоны

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/4, TRANS/WP.1/2001/20, TRANS/WP.1/2001/21

17. Ознакомившись с информацией, переданной государствами-членами, Рабочая группа WP.1 поручила занимающейся этим вопросом небольшой группе (*Германия, Испания и Румыния, под председательством Израиля*) продолжить изучение данной проблемы с учетом различных связанных с нею возможных подходов. Она просила подготовить для рассмотрения на осенней сессии предложение, направленное на изменение СР.1 и посвященное проблеме мобильных телефонов, а также предложение о внесении изменений в Венскую конвенцию, в котором этот вопрос рассматривался бы в

более общем плане с учетом различного оборудования, способного отвлекать внимание водителя. От имени Рабочей группы WP.1 Председатель выразил признательность небольшой группе за уже проделанную работу.

iii) Определение мопедов и мотоциклов

Документация: TRANS/WP.1/2001/41

18. В ожидании предложения, которое будет подготовлено небольшой группой, созданной для этой цели (*Италия и МАЗМ, под председательством Бельгии*), обсуждение этого вопроса было перенесено на сентябрьскую сессию 2001 года.

iv) Поведение на пешеходных переходах

Документация: TRANS/WP.1/2001/8, TRANS/WP.1/2001/19, TRANS/WP.1/1998/4

19. Рабочая группа WP.1 в своем большинстве высказалась за внесение изменений в Венскую конвенцию о дорожном движении в соответствии с предложениями ЕКМТ (документ TRANS/WP.1/1998/4), которые касаются предоставления преимущественного права движения пешеходам, намеревающимся пересечь проезжую часть. Она просила Группу экспертов по правовым вопросам рассмотреть соответствующие положения этой Конвенции, которые следует изменить, и представить предложения по таким изменениям с учетом необходимости обеспечения соответствия на всех языках, поскольку текст на английском языке в существующем виде представляется достаточным.

c) Международные водительские удостоверения

Документация: TRANS/WP.1/2001/5, неофициальные документы № 1 и 2

20. Рабочая группа WP.1 приняла к сведению итоги неофициального совещания небольшой группы, занимающейся этим вопросом (*Болгария, Израиль, Испания, Люксембург, Румыния, Франция, Швейцария и МАЗМ, под председательством Российской Федерации*), которое состоялось 22 и 23 марта 2001 года в Мадриде, и результаты анализа ответов на вопросник, подготовленный этой группой. Рабочая группа WP.1 предложила ИСО и Европейской комиссии принять участие в будущей деятельности этой небольшой группы, следующее совещание которой состоится 30 и 31 августа в Санкт-Петербурге. Поскольку г-н Якимов, Председатель этой группы, выразил пожелание получить дополнительную информацию по пункту 9 вопросника, секретариату было поручено вновь оперативно связаться с государствами - членами ЕЭК ООН.

**d) Номерной знак и отличительный знак**

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/6, TRANS/WP.1/2001/26, неофициальный документ № 3

21. После продолжительного обсуждения Рабочая группа приняла документ TRANS/WP.1/2001/6, представленный МТА/ФИА, за исключением положений, касающихся расположения отличительного знака на номерном знаке, которые будут вновь рассмотрены на следующей сессии WP.1. Она поручила Группе экспертов по правовым вопросам изучить этот текст с юридической точки зрения с учетом также документа, подготовленного секретариатом (неофициальный документ № 3).

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

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/9

22. Рабочая группа приняла к сведению информацию, переданную государствами-членами, а также сообщение представителя Европейской комиссии о том, что в конце 2000 года было начато исследование по этому вопросу и что первые элементы доклада могут быть представлены в ходе сентябрьской сессии.

**ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (Пункт 4 повестки дня)**

*Документация:* TRANS/SC.1/294/Rev.5, TRANS/SC.1/295/Rev.3

**Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)**

**a) Пешеходы**

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/2, TRANS/WP.1/2000/27

23. Рабочая группа WP.1 приняла проект рекомендации (TRANS/WP.1/2001/2) о безопасности пешеходов и внесла в него несколько изменений. Текст с внесенными в него изменениями, который впоследствии станет новой главой 6 СР.1, приведен в приложении I к настоящему докладу. Изменения выделены жирным шрифтом.

**b) Помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий**

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/7, TRANS/WP.1/2000/28

24. Рабочая группа приняла рекомендацию об оказании помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (TRANS/WP.1/2001/7) с несколькими изменениями. Исправленный вариант приведен в приложении II к настоящему докладу. Изменения выделены жирным шрифтом.

**c) Технические осмотры**

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/25

25. Секретариат информировал Рабочую группу WP.1 о том, что Всемирный форум WP.29 на своей сто двадцать третьей сессии принял предложение в отношении рекомендации, касающейся технических осмотров, и было предложено, что этот новый текст мог бы заменить собой нынешнее приложение 2 к СР.1. В ходе заседания рассматриваемый документ (TRANS/WP.1/2001/25) был распространен среди делегаций только на английском языке, а тексты на русском и французском языках должны быть представлены к следующей сессии. Рабочей группе WP.1 будет предложено принять решение по этому вопросу.

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

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/10, TRANS/WP.1/2000/24

26. Рабочая группа WP.1 ознакомилась с сообщениями по этому вопросу, представленными 23 странами-членами и приведенными в документах, указанных выше. Она поручила секретариату подготовить сводный документ для своей тридцать седьмой сессии. Было решено создать небольшую группу, которой будет поручено подготовить проект рекомендации для включения в СР.1 на основе этого документа секретариата.

**e) Использование дневных ходовых огней**

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/12, TRANS/WP.1/2001/17

27. На своей тридцать пятой сессии (3-6 октября 2000 года) Рабочая группа WP.1 решила, что, прежде чем изучать возможность выработки единого общеевропейского подхода к вопросу об использовании дневных ходовых огней, необходимо собрать

информацию о действующих национальных правилах, а также об опыте, накопленном странами в этой области.

28. В ходе своей сессии Рабочая группа WP.1 рассмотрела проект вопросника, подготовленный швейцарской делегацией (TRANS/WP.1/2001/12), и в принципе приняла его с оговоркой о последующем внесении изменений и добавлений. С этой целью она просила швейцарскую делегацию и секретариат внести в проект соответствующие изменения и как можно скорее направить его государствам-членам, с тем чтобы ответы можно было получить до 30 июня 2001 года, что позволит Рабочей группе более подробно рассмотреть этот вопрос на ее тридцать седьмой сессии. Она будет информировать Всемирный форум WP.29 о результатах этой работы.

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

#### **f) Использование знаков, предупреждающих о дорожных работах**

*Документация:* TRANS/WP.1/2000/29

29. В связи с тем, что на текущий момент свои замечания по проекту рекомендации представили лишь делегации России и Дании, выразив при этом расходящиеся взгляды, Рабочая группа просила их найти компромиссное решение. Кроме того, ознакомившись с соображениями, представленными другими делегациями, Рабочая группа WP.1 согласилась с предложением Председателя о том, чтобы позволить государствам, которые пожелают этого, передать имеющиеся у них замечания в секретариат в письменном виде не позднее 30 июня 2001 года.

### **ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ КОНФЕРЕНЦИЙ, СОСТОЯВШИХСЯ В ВЕНЕ (ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ) И В ЛОНДОНЕ (ПО ТРАНСПОРТУ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ) (Пункт 5 повестки дня)**

30. Г-жа Теа Аулавуо, которая занимается этим направлением работы в рамках ЕЭК ООН, информировала Рабочую группу о процессе последующей деятельности в контексте Венской конференции 1997 года по транспорту и окружающей среде и Лондонской конференции 1999 года по транспорту, окружающей среде и охране здоровья.

31. В том что касается Венской конференции, она сообщила о результатах работы первой сессии группы экспертов, состоявшейся 26 и 27 февраля 2001 года в Женеве, и указала, что для подготовки промежуточной оценки выполнения программы действий,

которая должна быть проведена в 2002 году, эта группа соберется в ноябре 2001 года и в феврале 2002 года.

32. В отношении Лондонской конференции г-жа Аулавуо информировала Рабочую группу WP.1 о том, что 4 мая 2001 года в Женеве будет проведено совещание высокого уровня, на котором будет рассмотрен совместный сводный доклад ЕЭК ООН/ВОЗ "Обзор документов в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и рекомендации относительно последующей деятельности", в котором проводится обзор соответствующих существующих соглашений и правовых документов с целью надлежащего улучшения и согласования их выполнения, а также, при необходимости, их дальнейшей доработки и развития. Будут также рассмотрены три основных вопроса, связанных с этим докладом, один из которых может иметь более прямое отношение к работе WP.1, а именно рекомендации в отношении дальнейших шагов, которые касаются трех следующих направлений: 1) подготовки базовой конвенции; 2) доработки существующих правовых документов; 3) укрепления сотрудничества с другими организациями.

33. Она напомнила, что со всеми документами, имеющими отношение к последующей деятельности в контексте этих конференций, можно ознакомиться на Web-сайте ЕЭК ООН по следующему адресу: [www.unece.org/poja](http://www.unece.org/poja).

### **ОЦЕНКА ТРЕТЬЕЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК (Пункт 6 повестки дня)**

*Документация: TRANS/WP.1/2001/11, TRANS/WP.1/2000/30 и Add.1*

34. Рабочая группа приняла к сведению письменную информацию о кампаниях, проведенных странами-членами в рамках третьей Недели безопасности дорожного движения.

35. После того как Председатель напомнил о соответствующем мандате, полученном от КВТ, Рабочая группа решила выделить в контексте своей тридцать седьмой сессии, по возможности, в понедельник, 10 сентября, до начала самой сессии WP.1, полдня (или целый день) для проведения семинара типа "мозговая атака", посвященного оценке третьей Недели безопасности дорожного движения. С этой целью Рабочая группа WP.1 одобрила решение Председателя о создании небольшой группы для разработки программы этого мероприятия. В состав этой группы войдут г-н Бернар Периссе (Швейцария), г-н Пим Хол (Нидерланды), г-жа Мари-Жозе Рамбо (МОПДТП), г-н Марсель Хеги (ЕФЖДТП) и сотрудники секретариата.

36. Вместе с тем Рабочая группа WP.1 провела продолжительное обсуждение намечаемых целей, в частности, в контексте следующих двух вопросов: дополнительный результат проведения кампаний Организации Объединенных Наций по сравнению с национальными кампаниями по повышению безопасности дорожного движения, а также периодичность и оптимальная продолжительность кампаний Организации Объединенных Наций.

**СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ** (Пункт 7 повестки дня)

**а) Национальные предписания в области безопасности дорожного движения**

*Документация:* TRANS/WP.1/70 и Corr. 1 и 2, TRANS/WP.1/71, TRANS/WP.1/73 и Add.1, TRANS/WP.1/2000/32, TRANS/WP.1/2000/33, TRANS/WP.1/2000/34, TRANS/WP.1/2000/37, TRANS/WP.1/2001/13

37. Рабочая группа приняла к сведению последнюю информацию о национальном законодательстве в области безопасности дорожного движения, содержащуюся в документах TRANS/WP.1/73 и Add.1, о национальных предписаниях в области безопасности дорожного движения, содержащуюся в документах TRANS/WP.1/70 и Corr. 1 и 2, и о национальных условиях подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений категорий А и В и о порядке их дальнейшего использования, содержащуюся в документе TRANS/WP.1/71.

38. Она также приняла к сведению информацию, представленную правительствами Болгарии (TRANS/WP.1/2000/33), Франции (TRANS/WP.1/2000/32), Латвии (TRANS/WP.1/2000/37) и Испании (TRANS/WP.1/2001/13), о новых мерах, принятых в их соответствующих странах в области организации дорожного движения.

**б) Обмен опытом в области безопасности дорожного движения**

*Документация:* TRANS/WP.1/2000/34

39. Рабочая группа приняла к сведению информацию, представленную Беларусью в документе, указанном выше.

**ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ** (*Пункт 8 повестки дня*)

*Документация:* TRANS/WP.1/2001/15

40. Рабочая группа приняла к сведению документ, представленный делегацией Германии, по вопросу о применимости программируемых систем выбора адекватной скорости в контексте Венской конвенции о дорожном движении и решила подробно рассмотреть этот документ на своей следующей сессии.

**РАССМОТРЕНИЕ ВОЗМОЖНЫХ ПОДХОДОВ К РАБОТЕ НАД ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ** (*Пункт 9 повестки дня*)

*Документация:* TRANS/SC.1/WP.1/1998/3/Rev.1, TRANS/WP.1/1995/5 и Add.1

41. Рабочая группа WP.1 регулярно занимается вопросом об определении долгосрочной стратегии ЕЭК ООН в области безопасности дорожного движения. Следует отметить, что на своей тридцать четвертой сессии она, в частности, сочла крайне важным наладить эффективное сотрудничество с другими рабочими группами, такими как WP.15 и WP.29, а также, действуя в рамках своей компетенции и имеющихся возможностей, развивать сотрудничество с другими органами, такими, как ВОЗ, и другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций или Глобальной программой сотрудничества в области безопасности дорожного движения.

42. В ходе текущей сессии Рабочая группа впервые приступила к рассмотрению возможностей обеспечения оптимального использования резолюций CP.1 и CP.2. Она намерена продолжить это рассмотрение на основе предложения, которое может быть представлено ей Председателем и секретариатом в ходе одной из ее последующих сессий.

**СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ ОРГАНАМИ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ** (Пункт 10 повестки дня)

*Документация:* TRANS/WP.1/2000/1, TRANS/WP.1/2001/14, TRANS/WP.1/2000/35

43. В отношении безопасности в туннелях Рабочая группа WP.1 приняла к сведению имеющиеся положения, содержащиеся в существующих правовых документах, которые приведены в документе TRANS/WP.1/2000/35. Информация о работе Специальной многопрофильной группы экспертов и о последующих шагах в этой области на уровне КВТ содержится в пункте 7.

44. Рабочая группа приняла к сведению просьбу Комитета по внутреннему транспорту к вспомогательным органам, имеющим контакты с частным сектором (SC.1, SC.2, SC.3, WP.1, WP.11, WP.15, WP.24, WP.29 и WP.30), дать оценку таким контактам и представить ему доклад о том, каким образом эти контакты можно было бы использовать более эффективно для улучшения работы этих органов. Рабочая группа WP.1 дала удовлетворительную оценку своим нынешним контактам с частным сектором, который, действуя через такие представляющие его организации, как МАЗМ, МАФ, МСАТ, МОПДТП и т.д., активно участвуют в ее работе.

45. Рабочая группа WP.1 приняла к сведению сообщение, подготовленное ЕФЖДЖТП (2000/14), содержание которого было освещено г-ном Хеги. Поскольку данный вопрос в большей мере относится к среднесрочным и долгосрочным мерам, которые должны быть приняты Рабочей группой WP.1, было сочтено, что в будущем этот вопрос будет рассматриваться в контексте определения долгосрочной стратегии (см. пункт 9 повестки дня текущей сессии).

46. В работе сессии участвовали представители Комитета ИСО по карточкам и удостоверениям личности (ISO SC17/WG10), которые выступили по данному пункту. Они пояснили, что Комитет занимается разработкой международного стандарта применительно к водительскому удостоверению в виде идентификационной карточки, и он желал бы наладить взаимодействие в этой области с WP.1. Соответствующая письменная информация представлена Рабочей группе в документе TRANS/WP.1/2001/1.

**ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ** (*Пункт 12 повестки дня*)

47. Рабочая группа была информирована о том, что ее тридцать седьмая сессия состоится 10-14 сентября 2001 года. Участникам было предложено представить документацию для этой сессии к 30 июня 2001 года.

**ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ** (*пункт 11 повестки дня*)

48. Рабочая группа решила, по-прежнему на экспериментальной основе, утвердить доклад о работе своей тридцать шестой сессии в начале своей тридцать седьмой сессии. Она решила, что окончательный доклад будет составлен после сессии секретариатом в консультации с Председателем.

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

\* \* \*

## Приложение I

### ПЕРЕСМОТР СР.1

#### Новая глава, касающаяся безопасности пешеходов

#### "БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ

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

#### 1. Средства обслуживания пешеходов

Средства обслуживания и инфраструктура должны проектироваться таким образом, чтобы **обеспечить мобильность пешеходов**, снизить опасность на дороге и способствовать формированию у всех участников дорожного движения безопасного и ответственного поведения. Рекомендуется принять следующие меры, касающиеся пешеходов:

##### а) *Тротуары и пешеходные дорожки*

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

пространство. Знаки и другое оборудование не должны затруднять движение пешеходов.

b) *Пешеходные переходы*

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

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

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

c) *Подземные переходы и пешеходные мосты*

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

d) *Пешеходные зоны*

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

e) *Зоны с ограниченным движением*

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

- i) создание [...] в жилых районах, районах расположения магазинов и других интенсивно используемых районах зон с ограничением [...] скорости **ниже общего ограничения, установленного для движения в населенных пунктах**, для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 9d и E, 10d, **указанные в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах**;
- ii) создание "жилых зон", для обозначения которых можно было бы использовать дорожные знаки E, 17a и E, 17b, **указанные в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах**;
- iii) принятие мер в целях снижения скорости движения по главным дорогам, особенно вблизи пешеходных переходов.

f) *Создание пешеходной инфраструктуры в сельских районах*

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

g) *Указатели направлений и информационно-указательные знаки для пешеходов*

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

h) *Возможности для движения других лиц, перемещающихся на транспортных средствах без двигателя*

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

i) *Создание удобств для обеспечения безопасности пешеходов*

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

j) *Текущее содержание тротуаров*

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

## 2. Кампании по повышению безопасности пешеходов

Рекомендуется повышать информированность участников дорожного движения о существующих правилах и безопасном поведении. Особое внимание следует уделять перечисленным ниже вопросам, особенно в контексте организации информационно-пропагандистских кампаний и курсов вождения:

- a) Кампании за повышение безопасности пешеходов должны создавать образ пешехода не просто как уязвимого участника дорожного движения, но как одного из активных участников дорожного движения в силу имеющегося у него/нее неотъемлемого права.
- b) Кампании призваны информировать всех участников дорожного движения о пределах физических и психологических возможностей человека в условиях движения; тем самым они должны способствовать пониманию поведения каждой группы участников дорожного движения.
- c) На курсах вождения и во время кампаний следует поощрять неагрессивный стиль поведения по отношению к пешеходам.

## 3. Роль государственных органов

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

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

- c) привлечения к участию в этой работе жителей соответствующих районов, с тем чтобы своими предложениями они могли содействовать повышению безопасности пешеходов.

4. Исследования и статистика в области безопасности пешеходов

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

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

Приложение II

**ПЕРЕСМОТР СР.1**

**Новая глава, касающаяся оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий**

"А. Оперативное оповещение

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

В. Обеспечение безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия

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

C. Первая помощь

- a) Инструктировать участников дорожного движения (**например, в ходе** подготовки для получения водительского удостоверения, в процессе общего обучения или на специальных курсах) по практическим методам оказания неотложной помощи с целью обеспечения сохранения жизненных функций организма жертвы до прибытия профессиональной медицинской помощи.
- b) Ввести соответствующую профессиональную подготовку и обеспечивать проведение периодических мероприятий с целью закрепления знаний в области оказания первой помощи и практических навыков оказания такой помощи у профессиональных водителей.
- c) Требовать, чтобы для транспортных средств категорий B, C и D в соответствии с предписаниями рекомендации 2.7 СР.1 **в ее нынешнем варианте** имелись аптечки первой помощи.
- d) Включать информацию о первой помощи в документы, с которыми обычно знакомятся участники дорожного движения, как, например, атласы автомобильных дорог и учебные пособия для экзаменов по вождению.
- e) Содействовать обязательному изучению вопросов оказания первой помощи и обучению практическим навыкам ее оказания жертвам дорожно-транспортных происшествий в ходе подготовки для получения водительского удостоверения (либо в рамках экзамена на вождение или посредством прохождения курса оказания первой помощи с выдачей соответствующего свидетельства признанной организацией).

D. Экстренная медицинская помощь

- a) Скоординировать систему оказания экстренной помощи, в частности перевозку пострадавших в ближайшие медицинские учреждения, в которых может быть оказана адекватная помощь с учетом характера и тяжести полученных травм.
- b) Унифицировать порядок оказания экстренной помощи и обеспечить, чтобы он позволял оказывать надлежащую экстренную медицинскую помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий как во время их перевозки с места дорожно-транспортного происшествия в медицинское учреждение, так и в самом таком учреждении.

- c) Расположить подразделения оказания экстренной помощи таким образом, чтобы они могли прибыть к месту дорожно-транспортного происшествия как можно скорее после вызова.
- d) Надлежащим образом укомплектовать стационарные и передвижные подразделения оказания экстренной помощи достаточным количеством квалифицированного и хорошо подготовленного персонала. Поощрять организацию и техническое оснащение групп добровольцев из числа профессиональных медицинских работников, которые можно было бы оперативно вызвать на место дорожно-транспортного происшествия для оказания жертвам неотложной помощи.
- e) Содействовать распространению и обеспечению доступности передового опыта и технических средств для принятия мер по спасению человеческой жизни, а также унифицированной процедуры отбора персонала подразделений оказания экстренной помощи".

-----