



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/115/Add.4
18 April 2008

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 ЧЕТВЕРТОЙ СЕССИИ
(Женева, 26-28 марта 2008 года)

Добавление

СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)

Прочие вопросы

Записка секретариата

1. Ниже вниманию членов WP.1 предлагается текст, касающийся прочих вопросов (справочный документ ECE/TRANS/WP.1/2007/5), который был принят Рабочей группой на ее пятьдесят четвертой сессии (см. документ ECE/TRANS/WP.1/115, пункт 32).
2. Содержание этого текста будет включено в новую Сводную резолюцию СР. 1 в соответствии с указанной нумерацией в зависимости от рассматриваемых вопросов (см. документ ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev. 7).

CP.1

Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2007/5,
выделены жирным шрифтом

I.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий документ представляет собой полный пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (CP.1), последний вариант которой от 6 января 1998 года издан под обозначением TRANS/SC.1/294/Rev.5. Этот новый вариант, структура и содержание которого были полностью пересмотрены и доработаны в целях включения в них, в частности, новых вопросов, является результатом коллективного труда, выполненного Рабочей группой по безопасности дорожного движения (WP.1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

Настоящая резолюция имеет целью дополнить Венскую конвенцию о дорожном движении 1968 года и дополняющее ее Европейское соглашение 1971 года по вопросам, которые либо не рассматриваются в них, либо только затронуты вскользь, а также некоторые из ее положений путем отражения наилучших видов практики в области безопасности дорожного движения.

Цель, которую ставила перед собой WP.1, заключалась в придании этому документу характера справочного средства, оформленного в виде руководящих указаний, которые следует осуществлять странам на добровольной основе **с целью**, с одной стороны, повысить безопасность дорожного движения и, с другой - обеспечить более полное согласование правил на международном уровне, что также является одним из факторов безопасности дорожного движения, позволяющих обеспечить более единообразное поведение участников дорожного движения в том случае, когда они отправляются в другую страну. В этом смысле WP. 1 рассматривает данный документ в качестве своего рода вклада ЕЭК ООН в дело повышения безопасности дорожного движения в мире и принятия мер в порядке достижения целей, установленных Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в своей резолюции A/RES/60/5 от 26 октября 2005 года.

Следует надеяться, что рекомендации, содержащиеся в настоящей Сводной резолюции, будут широко применяться всеми правительствами.

Эва Мольнар
Директор Отдела транспорта

II.

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) может выполнять возложенную на нее задачу лишь благодаря методической и настойчивой работе ее участников.

WP.1 считает необходимым воздать должное вкладу многочисленных экспертов, работающих как в рамках Рабочей группы, так и в группах ограниченного состава, которые она учредила в целях оказания ей помощи в разработке настоящей Резолюции. Она также хотела бы выразить признательность секретариату Отдела транспорта ЕЭК ООН за его поддержку и активное участие в решении этой задачи.

В частности, WP.1 хотела бы воздать должное памяти скоропостижно скончавшегося 16 октября 2005 года г-на Бернара Периссе (Швейцария), который являлся Председателем WP. 1 в течение шести лет и который в течение всего этого времени неустанно отстаивал интересы безопасности дорожного движения. Она также хотела бы воздать ему должное не только за то, что он во время своей работы на должности Председателя положил начало, в частности, процессу пересмотра этой Резолюции и за его активное участие в ее редакции, но и за ту определяющую роль, которую он сыграл в развитии деятельности Рабочей группы и за ту известность, которую он ей придал во всем мире.

WP.1 также хотела бы выразить признательность г-ну Александру Якимову (Российская Федерация), который стал его преемником на посту Председателя, за его **компетентность и эффективность** в деле продолжения и завершения [...] работы по пересмотру этой Резолюции.

III.

ПРЕАМБУЛА

*Изменения, внесенные в документ ECE/TRANS/WP.1/2007/5,
выделены жирным шрифтом*

**РАБОЧАЯ ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
(WP.1) ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ,**

СТРЕМЯСЬ обеспечить, в первую очередь в Европе, большее единообразие правил, касающихся дорожного движения, в целях повышения безопасности на дорогах и облегчения международного движения;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что с этой целью Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года и Европейское соглашение, дополняющее эту Конвенцию, от 1 мая 1971 года в значительной мере способствовали улучшению ситуации в этой области,

ОТМЕЧАЯ, однако, что эти два международных документа оставляют возможность разногласий между странами, предусматривают во многих областях лишь общие принципы, которые нуждаются в разработке, и не рассматривают все аспекты, которые могут воздействовать на безопасность дорожного движения,

РЕКОМЕНДУЕТ правительствам в целях устранения по мере возможности этих разногласий и в целях повышения безопасности дорожного движения в их странах включить в их национальное законодательство правила, соответствующие рекомендациям, содержащимся в настоящей Резолюции, и

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

ЧАСТЬ I. УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

[...]

Углубленный анализ дорожно-транспортных происшествий, которые происходят на дорожной сети, показывает, что любое дорожно-транспортное происшествие является результатом одного или нескольких сбоев в работе сложной системы, включающей водителей, транспортные средства, дорогу и окружающие условия. Тем не менее основным фактором является человеческая ошибка, в связи с чем любая работа по повышению безопасности дорожного движения должна быть направлена в первую очередь на предотвращение ошибок этого типа, а также на методы ослабления их последствий, не игнорируя при этом другие факторы, связанные с инфраструктурой и транспортными средствами.

Именно этому аспекту и посвящена настоящая часть, в которой последовательно рассматриваются правила поведения, позволяющие - в том случае, когда они применяются или соблюдаются участниками дорожного движения, - обеспечить максимально возможный уровень безопасности (глава 1), различные методы, позволяющие воздействовать на это поведение (глава 2), и проблема особенно уязвимых участников дорожного движения, таких, как пешеходы, лица с ограниченной мобильностью и дети (главы 3 и 4).

Глава 1. Общие правила поведения в условиях дорожного движения

[...]

Исследования дорожно-транспортных происшествий показывают, что причиной подавляющего большинства дорожно-транспортных происшествий является неправильное поведение участников дорожного движения. Это неправильное поведение зачастую связано с несоблюдением правил, которые, в частности, регламентируют скорость, содержание алкоголя, использование ремней безопасности и т.д., или с неправильной оценкой конкретных условий движения, которые диктуют необходимость повышенной осторожности, например при вождении в ночное время, в туннелях и т.д. Эти различные аспекты развиваются в настоящей главе.

...

1.7 Движение в туннелях

См. приложение к настоящему документу

...

Глава 3. Пешеходы и лица с ограниченной мобильностью

[...]

...

3.3 Рекомендации, касающиеся передвижения лиц с ограниченной мобильностью (4.6 (введение) и a), b), e), f), g), h) и i))

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

а) принятие международного знака, который приводится **ниже** или описание которого содержится в Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (пункт 1 главы N приложения 1), и его изображение на документах, дорожных знаках и сигналах и т.д., используемых для облегчения перемещения лиц с ограниченной мобильностью;



- b) разрешение лицам с ограниченной мобильностью, использующим инвалидные коляски, выезжать на пешеходные дорожки и тротуары при условии движения со скоростью пешеходов, а также на дорожки для велосипедистов в том случае, если не имеется тротуара или пешеходной дорожки с надлежащим покрытием;
- c) содействие в тех случаях, когда это возможно, созданию и функционированию специальных систем городского транспорта, предназначенных для использования лицами с ограниченной мобильностью, не способными передвигаться без посторонней помощи (например, система такси или микроавтобусов, специально оборудованных для этой цели);
- d) облегчение передвижения лиц с ограниченной мобильностью путем использования личных автомобилей или такси за счет системы соответствующих мер (таких, как предоставление дотаций или снижение налогов и/или тарифов);
- e) содействие:
- i) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств в целях облегчения перевозки лиц с ограниченной мобильностью;
 - ii) переоборудованию серийно выпускаемых транспортных средств в целях обеспечения возможности вождения их некоторыми категориями лиц с ограниченной мобильностью;

- iii) разработке и созданию специальных транспортных средств, предназначенных для лиц с ограниченной мобильностью;
 - iv) стандартизации оборудования, используемого для оснащения транспортных средств, упомянутых в подпунктах i) и ii), а также специальных транспортных средств, упомянутых в подпункте iii);
- f) использование средств массовой информации и других возможностей для широкого ознакомления населения с проблемами, с которыми сталкиваются лица с ограниченной мобильностью в условиях дорожного движения;
- g) распространение среди лиц с ограниченной мобильностью соответствующей информации, касающейся транспортных устройств и обозначенных маршрутов, которыми они могут пользоваться.

3.4 Рекомендации, касающиеся безопасности престарелых лиц (4.7 d), e) и f))

В целях повышения безопасности престарелых лиц следует обращать их внимание на опасности, связанные с дорожным движением. В этой связи предлагается принимать следующие меры:

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

IV.

Глава 10. Уличное оборудование, предназначенное для облегчения передвижения лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц

10.1 Контекст

Невзирая на меры, изложенные в пунктах 3.3 и 3.4 главы 3 в отношении безопасности лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц, государственным органам следует принимать соответствующие меры в отношении уличного оборудования в целях облегчения перемещения этих лиц и повышения их безопасности в условиях дорожного движения.

10.2 Рекомендации

Для облегчения перемещения лиц с ограниченной мобильностью и престарелых лиц следует применять меры, изложенные ниже.

[...]

10.2.1 Перемещение лиц с ограниченной мобильностью (4.6 с) и d)

Соответствующим органам следует обеспечивать:

а) включение в стандарты в области строительства и обслуживания инфраструктуры транспорта положений, направленных на обеспечение для лиц с ограниченной мобильностью возможности перемещаться без особых трудностей. В частности, при использовании **текстуры** покрытия дорог следует проводить различие между их использованием для ориентации слепых и для предупреждения слепых о наличии препятствий. Покрытие для ориентации следует применять вблизи перекрестков, автобусных остановок, общественных зданий и т.д. Покрытие для предупреждения слепых имеет целью защитить их от таких препятствий, как деревья, счетчики времени стоянки, рекламные щиты и т.д., расположенные вдоль тротуаров. **Также** следует, в частности, поощрять применение следующих мер:

- i) приведение тротуаров, пологих съездов и подъемников в более полное соответствие с потребностями перемещения лиц с ограниченной мобильностью пешком или в инвалидных

колясках. В частности, следует уменьшать высоту или делать скосы на краях бордюров на участках тротуаров, примыкающих к пешеходным переходам, и предусматривать устройство на наклонных плоскостях (пологих съездах) покрытий, предотвращающих скольжение. Следует также обеспечивать предупреждение слепых об этом уличном оборудовании.

- ii) оснащение светофоров кнопками управления, размещенных таким образом, чтобы они были доступны для лиц, пользующихся инвалидными колясками;
- iii) облегчение пользования системами общественного транспорта лицами с ограниченной мобильностью за счет принятия соответствующих мер в отношении доступа на стоянки и в транспортные средства;

b) учет местных потребностей лиц с ограниченной мобильностью, например за счет создания в населенных пунктах ясно обозначенных маршрутов, обеспечивающих легкий доступ к магазинам, банкам и другим учреждениям, связанным с обслуживанием населения.

10.2.2 Перемещение престарелых лиц (4.7 a), b) и c))

Соответствующим органам следует:

a) предпринимать усилия по обеспечению надлежащей эксплуатации элементов дорожной инфраструктуры, включая уличное оборудование, имеющее большое значение для перемещения этих лиц;

b) поощрять и систематически осуществлять соответствующую установку уличного оборудования, а также постепенное устранение физических препятствий, таких, как ступеньки и лестницы между улицами, зданиями и транспортными системами;

c) поощрять и осуществлять везде, где это возможно, в городских центрах развитие сети непрерывных и безопасных дорожек для пешеходов.

V.

ЧАСТЬ IV. ДРУГИЕ МЕРЫ, ВОЗДЕЙСТВУЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

[...]

Хотя рекомендации, изложенные в частях, которые приведены выше, касаются главным образом составляющих безопасности дорожного движения (участник дорожного движения с точки зрения его поведения на дороге, транспортное средство и инфраструктура), все же некоторые вопросы сопутствующего характера также оказывают существенное воздействие на снижение дорожно-транспортных происшествий и их тяжести. Речь идет об оказании помощи жертвам (глава 13), безопасности вблизи участков дорожных работ и места аварии/дорожно-транспортного происшествия (глава 14), рекламы и безопасности дорожного движения (глава 15) и локальных ограничений в дорожном движении (глава 16), которые принимаются местными органами. Именно по этой причине странам рекомендуется осуществлять меры, изложенные в **указанных** главах.

Глава 13. Оказание помощи жертвам

13.1 Контекст

В случае дорожно-транспортного происшествия с причинением телесных повреждений исключительно важно принять очень оперативные меры с целью ограничить тяжесть травм и страдания раненых и обеспечить оптимальную эвакуацию тех, кто уцелел после данного происшествия. Для достижения этих целей указанные ниже действия должны производиться очень быстро.

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

13.2.1 Оперативное оповещение

13.2.2 Обеспечение безопасности на месте дорожно-транспортного происшествия

13.2.3 Первая помощь

13.2.4 Экстренная медицинская помощь

Глава 16. Локальные ограничения в дорожном движении

16.1 Контекст

Вследствие конкретных условий, связанных с вероятностью дорожно-транспортных происшествий, местные органы власти могут принять меры по ограничению движения. Поскольку эти меры могут быть связаны с финансовыми расходами и существенными неудобствами для участников дорожного движения, их необходимо принимать на основе как можно более объективных критериев.

16.2 Рекомендации

В изложенных ниже рекомендациях содержится перечень критериев, которые необходимо соблюдать на месте.

16.2.1 Общие рекомендации (1.9.1)

16.2.2 Ограничения скорости (1.9.2)

16.2.3 Запрещение обгона (1.9.3)

16.2.4 Запрещение остановки и стоянки (1.9.4)

(См. документ TRANS/SC.1/294/Rev.5 (номера указаны в скобках))

Приложение

Движение в туннелях

[...]

1.7 Движение в туннелях

1.7.1 Контекст

В основном правила дорожного движения, действующие в туннелях, идентичны правилам, применяемым на открытых дорогах, т.е. речь идет о соблюдении безопасной дистанции, ограничении предельной скорости и максимальной нагрузки, тщательном закреплении грузов и соответствующем предупреждении других участников дорожного движения в случае аварии или дорожного затора. Однако с учетом более серьезных последствий дорожно-транспортных происшествий в туннеле, особенно если он большой длины, соблюдение общих правил участниками дорожного движения, а также соблюдение некоторых правил поведения внутри туннеля, для того чтобы справиться с конкретной ситуацией, приобретает еще большее значение.

1.7.2 Рекомендации

Государственные органы должны рекомендовать водителям соблюдать правила, изложенные ниже.

1.7.2.1 Особые правила, подлежащие соблюдению

Водителям, находящимся в туннелях, рекомендуется еще более внимательно, чем на открытых дорогах слушать сообщения, передаваемые по радио на указанной частоте, с тем чтобы не пропустить любое касающееся их сообщение или указание.

При движении в туннеле, обозначенном специальными дорожными знаками (например, знаком E, 11^a, определенным Конвенцией о **дорожных знаках и сигналах** 1968 года), каждый водитель должен соблюдать относящиеся к нему правила, например те, которые определены в статье 25-бис Венской конвенции

о дорожном движении, а именно: обязательное включение огней ближнего света, запрещение остановки (за исключением случаев чрезвычайной ситуации), запрещение разворота или движения задним ходом.

Эти правила должны также соблюдаться в туннелях, не обозначенных специальными дорожными знаками.

Кроме того, внимание водителей следует обращать на тот факт, что при движении в туннеле крайне важно:

- соблюдать надлежащую дистанцию (или дистанцию, предписываемую при въезде в туннель или в туннели) до впереди идущего транспортного средства. При нормальных условиях движения водители легковых автомобилей должны соблюдать дистанцию до впереди идущего транспортного средства, по крайней мере равную дистанции, которую автомобиль может пройти за 2 секунды. Для большегрузных транспортных средств такая дистанция должна быть в два раза больше (4 секунды).
- соблюдать требования дорожных знаков и/или дорожной разметки, запрещающих обгон. Даже при отсутствии такой разметки и/или знаков в тех случаях, когда имеется только одна полоса движения в каждом направлении, водителям следует избегать обгона;
- в случае водителей большегрузных транспортных средств - соблюдать запрещение обгона, которое может быть для них введено в туннелях с двумя или более полосами движения в одном направлении, если компетентные органы были вынуждены принять эту меру, в частности, по результатам проведения анализа факторов риска.

1.7.2.2 Правила поведения в конкретных ситуациях

Помимо указанных выше правил, водителям следует соблюдать изложенные ниже правила поведения без ущерба для дополнительных национальных предписаний, которые могут быть введены в отношении, например, оказания помощи пострадавшим, использования предупреждающего треугольника, использования жилета безопасности и т.д.:

a) В случае дорожного затора:

- включить сигналы предупреждения об опасности при приближении к затору;
- соблюдать достаточную дистанцию до впереди идущего транспортного средства, даже в случае медленного движения и остановки. В случае остановки дистанция между транспортными средствами должна составлять не менее 5 м, за исключением чрезвычайной ситуации;
- заглушить двигатель при полном прекращении движения;
- не покидать транспортное средство, если на это не было дано указаний со стороны компетентных органов;
- следить за сообщениями по радио.

b) В случае аварии или дорожно-транспортного происшествия с участием собственного транспортного средства:

- включить сигналы предупреждения об опасности;
- для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения, по возможности, доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки.
- Если это невозможно:
 - прижаться к краю дороги;
 - заглушить двигатель;
 - покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
 - принять меры для защиты зоны дорожно-транспортного происшествия или аварии;

- обратиться за помощью, предпочтительно через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям.

c) В случае пожара с участием собственного транспортного средства:

- включить сигналы предупреждения об опасности;
- для того чтобы не создавать дополнительной опасности для движения, по возможности, доехать до выезда из туннеля или до ближайшего места остановки.
- Если это невозможно:
 - прижаться к краю дороги;
 - заглушить двигатель;
 - немедленно покинуть транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
 - принять меры для защиты зоны пожара;
 - обратиться за помощью, предпочтительно через пункт экстренной связи, и следовать данным указаниям;
 - попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу;

d) При остановке перед местом пожара на другом транспортном средстве:

- включить сигналы предупреждения об опасности;
- прижаться к краю дороги;

- заглушить двигатель;
- покинуть немедленно транспортное средство вместе с пассажирами с соблюдением всех необходимых мер предосторожности;
- попытаться погасить пожар при помощи бортового огнетушителя либо огнетушителя, имеющегося в туннеле; если это невозможно, то немедленно пройти к аварийному выходу.

См. также по этому вопросу рекомендации, содержащиеся в пунктах 2.1.1.1.2, 2.1.1.6 b) и 2.2.3.
