



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/122  
19 May 2009

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ СЕССИИ  
(Женева, 23-25 марта 2009 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ.....	1 - 2	3
II. ВВЕДЕНИЕ .....	3 - 11	3
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	12	5
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня) .....	13	5
V. ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня).....	14 - 26	5
A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы.....	15 - 20	5
B. Международные организации.....	21 - 24	6
C. Национальные делегации .....	25 - 26	9

## СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
VI. БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 4 повестки дня) .....	27 - 35	9
VII. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (пункт 5 повестки дня).....	36 - 41	11
А. Одобрение пересмотренного текста СР.1 .....	36 - 37	11
В. Пересмотр СР.2.....	38 - 41	11
VIII. СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КОНВЕНЦИЕЙ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ, В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (пункт 6 повестки дня).....	42 - 47	12
IX. РАССМОТРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ 1968 ГОДА О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (пункт 7 повестки дня) .....	48 - 51	14
X. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 8 повестки дня).....	52 - 59	15
XI. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 9 повестки дня) .....	60	17
XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 10 повестки дня) .....	61	17

## **I. УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою пятьдесят седьмую сессию в Женеве 23-25 марта 2009 года под председательством г-жи Лучианы Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств-членов: Австрии, Бельгии, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Словении, Соединенных Штатов Америки, Турции, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. На сессии были также представлены Европейская комиссия, Всемирная организация здравоохранения и следующие неправительственные организации: Европейская федерация велосипедистов (ЕФВ), Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Международная ассоциация по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов - изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Ассоциация "Лазер-Европа".

## **II. ВВЕДЕНИЕ**

3. Председатель сессии открыла пятьдесят седьмую сессию WP.1, поприветствовав участников, поблагодарив их за ее избрание и выразив признательность своим предшественникам.

4. Директор Отдела транспорта г-жа Эва Мольнар поприветствовала участников, поблагодарила вновь избранных должностных лиц и выразила свою признательность г-ну А. Якимову (Российская Федерация) и г-ну Д. Линку (Израиль), прежнему Председателю и заместителю Председателя, соответственно, за их выдающийся вклад в работу и конструктивное руководство WP.1.

5. Директор напомнила, что в рамках проекта "Повышение глобальной безопасности дорожного движения: установление региональных и национальных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий", финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА), будет организовано два семинара, и любезно пригласила членов WP.1 на эти мероприятия.

6. Первый семинар будет организован ЕЭК ООН при участии правительства Беларуси в Минске, 12-14 мая 2009 года, а второй будет проводиться ЕЭК ООН в Халкиде при финансовой поддержке Торговой палаты Эвии, Греческой ассоциации транспортных палат и Министерства транспорта и коммуникаций Греции. Эти семинары будут посвящены главным образом оказанию помощи странам - членам ЕЭК ООН, не входящим в ЕС, которым необходимо повысить безопасность дорожного движения, и направлены на установление практически достижимых, но при этом амбициозных показателей сокращения числа жертв дорожно-транспортных происшествий.

7. Директор Отдела проинформировала об усилиях секретариата по максимально широкому распространению сводных резолюций о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2) и предложила WP.1 поддержать эти усилия. Требуется конкретная помощь для перевода этих двух сводов положений об оптимальной практике на другие официальные языки Организации Объединенных Наций: испанский, китайский и арабский; кроме того, необходимо напечатать в "привлекательном виде" и распространить определенное количество текстов резолюций в ходе мероприятий по безопасности дорожного движения, например на Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоится 19-20 ноября 2009 года. После выступления директора делегаты от Испании и Португалии сообщили о том, что их министерства предпримут шаги для перевода этих двух документов на испанский и португальский языки соответственно.

8. Директор Отдела транспорта предложила организовать круглый стол на тему "Являемся ли мы жертвами успехов развития?" для изучения вопроса о том, почему уровень ДТП растет, несмотря на то, что безопасность транспортных средств и инфраструктуры повышается, качество обучения улучшается и действия травматологических служб становятся более своевременными и профессиональными. Она настоятельно рекомендовала экспертам из всех соответствующих областей принять участие в этом мероприятии.

9. WP.1 решила организовать такой круглый стол 23 сентября 2009 года в ходе своей пятьдесят восьмой сессии и поручила секретариату подготовить это мероприятие. Членам WP.1 было предложено разрекламировать его и настоятельно рекомендовать заинтересованным лицам в своих странах, в частности руководителям национальных советов по безопасности дорожного движения (или аналогичных структур), принять участие в этом круглом столе.

10. Директор отметила, что WP.1 могла бы приступить к разработке новой сводной резолюции, охватывающей аспекты, которые в настоящее время не отражены в

оптимальной практике в области безопасности дорожного движения, например поведенческие факторы или инфраструктура. Такая резолюция позволила бы практически конкретизировать подход к системам безопасности.

11. В соответствии с рекомендацией Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) директор также высказалась за организацию однодневных совместных сессий с Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) или Рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), которые были бы посвящены решению вопросов, представляющих общий интерес.

### **III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/121

12. Повестка дня была утверждена без изменений.

### **IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/120 и Add.1-3

13. Доклад о работе пятьдесят шестой сессии был утвержден без изменений.

### **V. ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕЙ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 3 повестки дня)**

14. Рабочая группа была проинформирована об изменениях в области безопасности дорожного движения, происшедших после ее предыдущей сессии.

#### **A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы**

15. Секретариат затронул ряд вопросов, представляющих интерес для WP.1, которые были рассмотрены на семьдесят первой сессии КВТ, состоявшейся 24-26 февраля 2009 года.

16. Комитет просил свои вспомогательные органы, включая WP.1, рассмотреть в 2009 году и усовершенствовать механизмы мониторинга осуществления соответствующих правовых документов (Конвенции о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах

1968 года). Он предложил также секретариату подготовить доклад о положении дел в этой области для обсуждения на следующей сессии.

17. Комитет решительно поддержал усилия WP.1, направленные на определение глобального видения будущего, и приветствовал ее план по распространению своих результатов работы в глобальных масштабах и более эффективным образом, чем в прошлом, в частности посредством сотрудничества с другими региональными организациями, участвующими в пропагандировании правовых документов WP.1 в своих соответствующих регионах.

18. Комитет призвал WP.1 развивать взаимодействие с другими рабочими группами, занимающимися связанными с безопасностью дорожного движения вопросами, такими как SC.1 в области инфраструктуры или WP.29 применительно к конструкции транспортных средств.

19. На основе информации о том, что положения Конвенции о дорожном движении 1968 года не соответствуют более поздним и технически обновленным предписаниям правил в области транспортных средств, принятых в рамках соглашений о конструкции транспортных средств 1958 и 1998 годов, Комитет просил WP.1 в первоочередном порядке заняться поиском решения, включая рассмотрение предложений WP.29, для обеспечения постоянного соответствия/согласованности между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и правилами, разработанными WP.29.

20. Комитет одобрил в целом все доклады и соответствующую деятельность своих вспомогательных органов, в том числе WP.1.

## **В. Международные организации**

### **1. Европейская комиссия (ЕК)**

21. Представитель ЕК сообщил о связанных с безопасностью дорожного движения изменениях, происшедших в Европейском союзе (ЕС) после предыдущей сессии WP.1, в следующих областях:

- a) Законодательство:
- i) действует директива 2007/38, предписывающая в обязательном порядке оборудовать существующие грузовые автомобили зеркалами для слепых зон (для того чтобы водитель мог видеть двухколесные транспортные средства, находящиеся рядом с грузовым автомобилем);
  - ii) предложение по директиве, касающейся конструкции передних частей легковых автомобилей, которые должны лучше защищать уязвимых пользователей от серьезных травм;
  - iii) дневные ходовые огни станут обязательными ("специальные" огни) на новых легковых автомобилях начиная с 2011 года в зависимости от решений WP.29;
  - iv) 19 ноября 2008 года была принята директива 2008/96 по вопросам управления безопасностью дорожной инфраструктурой, которая вступит в силу в конце 2010 года;
  - v) государства - члены ЕС включают в свое законодательство директиву 2006/126 о водительских удостоверениях не позднее 19 января 2011 года (начнет применяться с 2013 года);
  - vi) будет подготовлен и помещен на вебсайт ЕК для обсуждения в первой половине 2009 года консультационный документ по вопросам обучения и просвещения в области безопасности дорожного движения.
- b) Финансирование проектов:
- i) различные информационные кампании и проекты финансируются совместно с использованием ежегодных запросов на дотации в области транспортной безопасности, например проект "Икарус" (межкультурные подходы к безопасности участников дорожного движения). В рамках этого проекта будет определен набор руководящих принципов для изучения проблемы безопасности молодых родителей в европейских масштабах. Эти руководящие принципы будут выпущены в виде руководства наряду с компакт-диском, содержащим конкретные упражнения, и DVD;

- ii) до середины октября 2010 года продолжается реализация проекта ДРУИД (управление транспортным средством под воздействием наркотиков, алкоголя и медикаментов). Изучение потенциальных возможностей для дальнейшего совершенствования стратегии требует соответствующих данных, поэтому ЕК будет заниматься совместным финансированием нового проекта в области безопасности дорожного движения "ДаКоТа" (сбор, передача и анализ данных).
- с) Мероприятия:
- i) помимо плана действий по вопросам городской мобильности и интеллектуальных транспортных систем (ИТС), в настоящее время ЕК занимается подготовкой следующей европейской программы действий в области безопасности дорожного движения (2011-2020 годы);
  - ii) 25-26 июня 2009 года ЕК организует (как и в 2008 году) в Брюсселе (конференц-центр "Боршет") Европейскую конференцию по проблемам безопасности дорожного движения для молодежи;
  - iii) предстоит определить место и сроки проведения следующего Европейского дня безопасности дорожного движения.

## **2. Международная организация по стандартизации (ИСО)**

22. Второе совещание проектного комитета ISO/PC241 "Системы управления безопасностью дорожного движения" состоялось в Шах-Аламе (Малайзия) 10-13 февраля 2009 года.

23. Как сообщалось, в этом совещании приняли участие двадцать организаций - членов ИСО в качестве участников и пять организаций-членов в качестве наблюдателей. Кроме того, в качестве контактных центров были зарегистрированы следующие международные организации: Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Отдел транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Отдел транспорта ЕЭК ООН), Глобальный форум по безопасности дорожного движения (ГФБДД), Всемирный банк (ВБ), Организация экономического сотрудничества и развития/Международный транспортный форум (ОЭСР/МТФ), Глобальное партнерство в области безопасности дорожного движения (ГПБДД), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международная ассоциация производителей нефти и газа (ПНГ) и Европейский совет по транспортной безопасности (ЕСТБ).

24. ISO/PC 241 рассмотрел и обсудил свой первый рабочий проект ISO/WD 39001 "Системы управления безопасностью дорожного движения - требования и руководство для пользования" (241N9). Работа продвигалась эффективно, поэтому было решено изменить и дополнить этот документ, с тем чтобы представить проект комитета (ISO/CD 39001) в июне 2009 года для проведения трехмесячного обследования.

### **С. Национальные делегации**

25. Представитель Соединенных Штатов Америки спросила членов WP.1 о том, существуют ли в их соответствующих странах курсы "обучения усовершенствованным навыкам вождения". Она попыталась выяснить возможность передачи ей информации о таких курсах.

26. WP.1 приветствовала сообщение представителя Турции о том, что турецкие власти придают ее работе большое значение: речь идет об опубликовании документов и докладов WP.1, а также о показе фильмов и распространении ее выводов, в том числе с помощью вебсайта дорожной полиции.

## **VI. БУДУЩАЯ РОЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 4 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2008/5/Rev.1

27. Рабочая группа подробно обсудила вопросы, касающиеся ее будущей роли, а также реорганизации ее сферы деятельности и работы.

28. Конвенции и сводные резолюции останутся ключевыми направлениями деятельности WP.1, однако, хотя их следует по-прежнему считать ее "основными достижениями", WP.1 ни в коем случае не должна стать жертвой своих успехов.

29. По общему мнению, учитывая возросшее число важных организаций, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения, WP.1 может остаться в стороне, если она не адаптируется к новым требованиям, вызванным глобальным кризисом в области безопасности дорожного движения. Признавалось, что необходимы более активные действия, если WP.1 хочет двигаться вперед наравне с другими организациями, в том числе за пределами системы Организации Объединенных Наций, поэтому WP.1 было рекомендовано занять более твердую корпоративную позицию, в том числе в рамках Сотрудничества в области безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (СБДД ООН).

30. Рабочей группе следует расширить свои коммуникационные возможности и предпринять максимум усилий для рекламирования результатов своей деятельности, их распространения среди более широких слоев населения и, таким образом, повысить информированность о своей работе.

31. Упоминалось о том, что традиционная так называемая "культура консенсуса", выработанная в рамках WP.1, была полезной в течение многих лет, когда WP.1 была единственным органом, занимавшимся проблемами безопасности дорожного движения. Однако в нынешней ситуации ознакомление с различными мнениями может способствовать большей динамичности дискуссии и ускорению прогресса. Несколько делегаций даже настоятельно рекомендовали WP.1 критиковать и консультировать правительства не только по поводу того, что надлежит делать, но также того, что делать не следует.

32. В связи с предложением, высказанным директором Отдела транспорта (см. пункт 10 настоящего доклада) по вопросу о необходимости дополнительной сводной резолюции, прийти к единому выводу не удалось. Однако в ходе дебатов был упомянут ряд возможных тем для включения в свод оптимальной практики: анализ безопасности инфраструктуры, аспекты человеческого поведения, комплексное обучение для всех участников дорожного движения (например, водители являются также пешеходами или велосипедистами), управление безопасностью автотранспортными парками, обеспечение соблюдения нормативных положений, расследование транспортных происшествий и правовое реагирование.

33. Было решено, что WP.1 следует определить свое видение и выяснить, чего она хочет достичь к 2020 году. Такое видение следует сформулировать в виде стратегии и включить в план действий на следующее десятилетие. В этой стратегии следует указать, кто является заказчиками WP.1, что они ожидают от WP.1 (в принципе, информирование в области безопасности дорожного движения и правовой опыт) и каков оптимальный механизм для достижения намеченных целей.

34. WP.1 высказала ряд конкретных предложений по этому тексту и поручила секретариату отразить их в пересмотренном документе, который должен быть представлен для рассмотрения и возможного одобрения на ее пятьдесят восьмой сессии.

35. Секретариат также просили подготовить отдельный документ с описанием действий, которые надлежит предпринять Рабочей группе в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. В программу работы WP.1 следует также включить соответствующие

рекомендации, содержащиеся в декларации, принятой на московской Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. После одобрения эти мероприятия будут включены в программу работы WP.1 и представлены для утверждения на сессии КВТ в 2010 году.

## **VII. ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1) И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Одобрение пересмотренного текста СР.1**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2009/1

36. WP.1 приняла СР.1, содержащуюся в приложении к документу ECE/TRANS/WP.1/2009/1, с пятью дополнительными сносками, предусматривающими в соответствующих случаях использование практических руководств СБДД ООН по безопасности дорожного движения и резолюции WHA60.22 Всемирной ассамблеи здравоохранения от 23 мая 2007 года "Системы здравоохранения: системы неотложной медицинской помощи".

37. WP.1 просила своих членов сообщить секретариату о возможных орфографических ошибках в СР.1 не позднее 25 апреля 2009 года и поручила секретариату исправить этот текст и опубликовать окончательный вариант в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/122.

### **B. Пересмотр СР.2**

#### **1. Указание веломаршрутов**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2006/24/Rev.1

38. WP.1 одобрила документ ECE/TRANS/WP.1/2006/24/Rev.1, касающийся указания веломаршрутов. Этот текст будет включен в часть СР.2, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.1/119, в качестве раздела 1.14 и новых приложений 9a и 9b, соответственно.

## **2. Прочие изменения**

39. WP.1 одобрила предложение об исключении сноски 3 в СР.2 (см. документы TRANS/WP.1/2000/6 и TRANS/WP.1/69, пункт. 34). В отношении использования искусственных неровностей см. Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1) (документ TRANS/SC.1/295/Rev.3), глава 5 "Оборудование дорог").

40. WP.1 одобрила исправления к тексту СР.2: на стр. 8, пункт 1.5 d), третья строка, "приложение 3" заменить на "приложение 2"; на стр. 16, пункт 2.2 с) iii) "знак А,16" заменить на "знак А,17".

41. Текст СР.2, содержащий эти одобренные исправления, будет опубликован секретариатом в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/119/Rev.1.

## **VIII. СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУ КОНВЕНЦИЕЙ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ И ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРАВИЛАМИ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (пункт 6 повестки дня)**

42. Глобальные правила и технические правила ЕЭК в области транспортных средств, прилагаемые к соглашениям, относящимся к ведению WP.29, обусловлены появлением новых технологий или способствуют их развитию. Они меняются весьма быстро, вследствие чего некоторые положения Конвенции о дорожном движении от 1968 года и приложения V к ней устаревают. Примером подобной ситуации служат мигающие стоп-сигналы. На практике это приводит к тому, что водителей, участвующих в международном движении, иногда штрафуют за управление автомобилями, которые отвечают техническим предписаниям ЕЭК ООН. Во избежание таких ситуаций Конвенция должна постоянно обновляться с учетом технических правил ЕЭК ООН.

43. Группа по правовым вопросам, работающая под эгидой WP.1, предложила добавить к приложению 5 к Конвенции общую фразу, предусматривающую соответствие техническим правилам ЕЭК ООН. В таком случае возникают следующие проблемы:

- a) не все требования содержатся в приложении 5, например освещение рассматривается в статье 32;
- b) не все Договаривающиеся стороны Конвенции являются также Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года (применительно к техническим правилам ЕЭК);

- с) некоторые Договаривающиеся стороны Конвенции не хотят допускать возможность блокирования действий водителя по управлению транспортным средством (с помощью современных устройств и технологий "контроля").

44. Для изучения последствий предложения Группы по правовым вопросам и выявления наиболее эффективного способа сохранения актуальности текста Конвенции была учреждена небольшая группа в составе представителей МАЗМ, Норвегии, МАФ и секретариата WP.1. Эта группа предложила следующие варианты:

- а) общее положение об "эквивалентности" либо в Конвенции, либо в дополняющем ее Соглашении, признающее технические правила, разработанные WP.29, в качестве альтернативы соответствующим положениям Конвенции;
- б) постоянное обновление Конвенции (возможно, дважды в год);
- с) двухэтапный подход: масштабное обновление каждые пять лет и временное признание технических правил ЕЭК ООН "в качестве эквивалента положениям Конвенции, касающимся транспортных средств, при условии, что контроль водителя над управлением транспортным средством не блокируется".

45. WP.1 согласилась с тем, что противоречия между Конвенцией о дорожном движении от 1968 года и техническими правилами, разрабатываемыми WP.29, могут создать реальные проблемы для водителей современных транспортных средств, участвующих в международном движении. Если Конвенция устареет, она может действительно стать бесполезной для автотранспортной отрасли и потерять один из смыслов своего существования, т.е. способствовать облегчению международного дорожного движения.

46. WP.1 просила секретариат в сотрудничестве с небольшой группой добровольцев (Германия, Турция, Франция, МАЗМ, "Лазер-Европа") и секретариатом WP.29 подготовить и представить на пятьдесят восьмой сессии перечень существующих несоответствий и официальный документ с предложением решений, которые обеспечат своевременное согласование Конвенции о дорожном движении 1968 года и технических правил WP.29 в области транспортных средств и избежать слишком частого внесения поправок в Конвенцию.

47. Сообщение по этому вопросу, сделанное д-ром Ником Роджерсом, Генеральным секретарем МАЗМ, имеется по адресу: <http://www.unecede.org/trans/doc/2009/wp1>.

## **IX. РАССМОТРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ 1968 ГОДА О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (пункт 7 повестки дня)**

Документ: ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1

48. От имени газомоторной промышленности, в том числе операторов и владельцев заправочных станций, представитель Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ) сделал сообщение по вопросу о причинах, по которым знаки, обозначающие сжатый природный газ (СПГ) и сжиженный нефтяной газ (СНГ), следует включить в Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах, учитывая, что с сентября 2007 года они уже фигурируют в Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) с целью:

- a) стимулировать рост использования СПГ и СНГ в ближайшие годы в качестве альтернативных видов топлива;
- b) помочь четко различать виды топлива (поскольку безопасность имеет первостепенное значение) и помочь людям понять, что СПГ - это не СНГ и наоборот;
- c) содействовать легитимизации газообразных видов топлива не только в качестве альтернативных топлив, но и как топливной альтернативы бензину и дизельному топливу в будущем;
- d) содействовать легитимизации соответствующих правительственных стратегий в области чистого воздуха, борьбы с глобальным потеплением и энергобезопасности по мере расширения сети заправочных станций СПГ и СНГ.

49. Напомнив о принципе, согласно которому положения, содержащиеся в СР.1 и СР.2, не включаются автоматически в Конвенцию о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах 1968 года, WP.1 просила секретариат подготовить предложение по поправкам, касающееся включения знаков СПГ и СНГ в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года (как это предлагается в документе ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1).

50. WP.1 также поручила секретариату запросить мнение стран-членов относительно их возможных дополнительных предложений по поправкам к Конвенции о дорожных знаках

и сигналах 1968 года, с тем чтобы их можно было включить в пакет предложений, который будет представлен для рассмотрения на пятьдесят восьмой сессии.

51. Сообщение по этому вопросу, сделанное д-ром Джеффри М. Сейслером, президентом компании "Клин фьюлз консалтинг", имеется по адресу <http://www.unecese.org/trans/doc/2009/wp1>.

#### **Х. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 8 повестки дня)**

52. Представитель Российской Федерации подробно проинформировал WP.1 о ходе подготовки к Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоится в Москве, Российская Федерация, 19-20 ноября 2009 года. Он поблагодарил секретариат за оказанную помощь, включая составление первоначального текста декларации конференции, и сообщил следующую информацию:

- a) тема конференции - "Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения", и одновременно с ней будет организована выставка по безопасности дорожного движения;
- b) декларация конференции будет представлять собой политическое заявление, и обсуждение текста не запланировано. Однако правительствам будет предоставлена возможность высказать замечания до конференции по дипломатическим каналам;
- c) конференция главным образом адресована правительствам. Однако на нее будет также приглашен ряд неправительственных организаций, занимающихся проблемами безопасности дорожного движения;
- d) свое участие уже подтвердили 45 государств - членов Организации Объединенных Наций;
- e) был учрежден специальный фонд для сбора пожертвований в целях финансирования участия в этом мероприятии 50 стран с низким доходом;
- f) в ходе пленарных заседаний будет обеспечен устный перевод на шесть официальных языков Организации Объединенных Наций; и
- g) в ходе круглых столов будет обеспечен устный перевод на русский, английский и третий язык (в зависимости от модератора).

53. Членам Рабочей группы было предложено разрекламировать это мероприятие и привлечь к участию в конференции и выставке высоких должностных лиц, а также потенциальных экспонентов из своих стран.

54. Представитель Испании проинформировал Рабочую группу об итогах совещания высокого уровня по безопасности дорожного движения "Форум по безопасности дорожного движения для Латинской Америки и Карибского бассейна: спасая жизни людей", которое было организовано в Мадриде, Испания, 23-24 февраля 2009 года, Иbero-американским генеральным секретариатом (СЕГИП), Генеральным директоратом по дорожному движению Испании (ДГТ), Фондом ФИА, фондом МАПФРЕ и Глобальным механизмом по вопросам безопасности дорожного движения Всемирного банка. На этом совещании были приняты "15 мадридских принципов", в которых перечислены основные приоритеты в области повышения безопасности дорожного движения и с которыми можно ознакомиться на вебсайте [www.segib.org](http://www.segib.org).

55. В результате этого мероприятия был составлен список потребностей стран Латинской Америки и Карибского бассейна и выяснилось, что в этих странах отмечается особая потребность в совершенствовании системы обеспечения соблюдения нормативных положений, в том числе в области отправления правосудия.

56. Отметив, что успех двусторонних программ, реализуемых Испанией, базируется на предоставляемой ею специализированной помощи, WP.1 высказала мнение о том, что подобный опыт чрезвычайно полезен для развивающихся стран и что его следует применять как можно шире.

57. Представитель "Лазер-Европа" любезно пригласил членов WP.1 принять участие в двух мероприятиях, организуемых этой ассоциацией: Фестивале фильмов о безопасности дорожного движения, который планируется провести в течение недели с 11 по 16 мая 2009 года в Бухаресте, Румыния, и Евро-Средиземноморском форуме по безопасности дорожного движения, который состоится в конгресс-центре "Агора" в Обане, Франция, 9-11 сентября 2009 года.

58. Представитель ЕФВ пригласил членов WP.1 принять участие в конференции "велогородов", под названием "Пересядем на велосипеды в городах", которая состоится в Брюсселе, Бельгия, 12-15 мая 2009 года.

59. Представитель ФИМ сообщил о важном совещании, которое будет проводиться во Франкфурте, Германия, 15-16 июня 2009 года, и которое будет посвящено разъяснению новых "достижений Сообщества", касающихся водительских удостоверений.

**XI. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 9 повестки дня)**

60. Пятьдесят восьмую сессию WP.1 планируется провести в Женеве 22-25 сентября 2009 года. Участников, желающих представить предложения к этой сессии, просят сделать это не позднее 10 июля 2009 года, с тем чтобы секретариат смог обработать документы в соответствии с внутренними правилами и процедурами Организации Объединенных Наций.

**XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 10 повестки дня)**

61. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, принятых на ее пятьдесят седьмой сессии, на основе которых секретариат подготовил настоящий доклад.

-----