


**Европейская экономическая комиссия**
**Комитет по внутреннему транспорту**
**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

 Семьдесят третья сессия  
 Женева, 19–22 сентября 2016 года

**Доклад о работе семьдесят третьей сессии Рабочей  
группы по безопасности дорожного движения**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	5–8	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 3 повестки дня) .....	9–21	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств .....	9	4
B. Водительские удостоверения.....	10–14	4
C. Автоматизированное вождение .....	15–20	5
D. Груз транспортных средств .....	21	6
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 4 повестки дня) .....	22–26	6
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам.....	22–26	6

GE.16-17670 (R) 201016 211016



\* 1 6 1 7 6 7 0 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



VI.	Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня) .....	27–34	7
A.	Безопасный системный подход .....	27	7
B.	Многопрофильное исследование аварий (МПИА) .....	28	7
C.	Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя .....	29–31	8
D.	Предложения по поправкам, касающимся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС).....	32–34	8
VII.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 6 повестки дня) .....	35	9
	Безопасные стоянки .....	35	9
VIII.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 7 повестки дня) .....	36–37	9
IX.	Пересмотр положения о круге ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 8 повестки дня) .....	38	10
X.	Изменение названия WP.1 (пункт 9 повестки дня) .....	39	10
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня) .....	40–45	10
XII.	Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня) .....	46	11
XIII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня) .....	47	11
XIV.	Утверждение доклада о работе семьдесят третьей сессии (пункт 13 повестки дня).....	48	11
Приложения			
I.	Поправка к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2) .....		12
II.	Заявления, сделанные Бразилией и Республикой Корея .....		14
III.	Резолюция WP.1 .....		16

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою семьдесят третью сессию в Женеве 19–22 сентября 2016 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В ее работе также приняли участие представители государств-членов, не входящих в ЕЭК ООН: Бразилия, Индии, Объединенных Арабских Эмиратов, Республики Корея и Японии.
3. Кроме того, были представлены следующие неправительственные организации: Международный туристский альянс, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт по изучению проблем дорожного движения Индии, Международная ассоциация заводов – изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация по стандартизации (ИСО), ассоциация «Лазер-Европа», Институт проблем безопасности дорожного движения (ИБД) «Панос Милонас» и Университет Бирмингема.

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

4. Рабочая группа по безопасности дорожного движения утвердила повестку дня сессии, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.1/154.

## **III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

5. В соответствии с решениями семьдесят восьмой сессии (Женева, 23–26 февраля 2016 года) секретариат Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) проинформировал WP.1 о том, что он проводит консультации с Бюро КВТ, председателями вспомогательных органов КВТ и административными комитетами и совместно с ними готовит проект стратегии КВТ, который будет представлен на следующей сессии КВТ в феврале 2017 года. Секретариат КВТ призвал делегатов WP.1 ответить на вопросник по приоритетам и основным направлениям для оказания помощи в подготовке стратегии КВТ. Секретариат КВТ сообщил также WP.1 о подготовке проекта министерской резолюции КВТ, которая будет принята в знак признания достижений КВТ за последние 70 лет.
6. Секретарь КВТ проинформировал WP.1 о текущей работе с целью «предоставить детальную информацию о правилах, связанных с подачей, обработкой и публикацией пред- и постсессионной документации, относящейся к сессиям межправительственных органов, обслуживаемых Отделом устойчивого транспорта, и их директивном источнике», а также о проводимой работе, с тем чтобы «собрать все действующие административные правила по данной теме, которые регулируют перевод и другие соответствующие административные процедуры, и распространить этот документ среди председателей и заместителей председателей Рабочих групп, а также среди членов Бюро» (пункты 169–170, ECE/TRANS/254).

7. WP.1 приняла эту информацию к сведению. Она просила секретариат КВТ подготовить вышеупомянутую информацию о документах и перевод как можно скорее, с тем чтобы WP.1 (или его Председатель и заместители Председателя от имени WP.1) могла «подготовить стратегическую оценку вопросов и проблем», связанных с функциями WP.1, охватывающими деятельность на региональном и глобальном уровнях, которую надлежит представить на следующей сессии КВТ в соответствии с просьбой, содержащейся в пункте 170 документа ECE/TRANS/254.

8. В 2017 году Всемирный фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения, совместно организованный Отделом устойчивого транспорта ЕЭК ООН и Международным фондом «Лазер-Европа» состоится 20–21 февраля 2017 года во Дворце Наций в Женеве. Фестиваль будет проведен в связи с 70-й годовщиной КВТ. Председателем жюри фестиваля будет г-н Жан Тодт, Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. С более подробной информацией можно ознакомиться на веб-сайте фестиваля [www.roadsafetyfilmfestival.org](http://www.roadsafetyfilmfestival.org).

#### **IV. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 3 повестки дня)**

##### **A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств**

9. WP.1 приступила к обсуждению документа ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3, подготовленного Италией, Францией и ассоциацией «Лазер-Европа» (и рассмотрела его до пункта 25.2). Этот документ отражает решения, принятые на предыдущей сессии, и основан на документе ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.2. На следующей сессии WP.1 продолжит обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.3. WP.1 просила Италию, Францию и ассоциацию «Лазер-Европа» подготовить к следующей сессии документ с полным сводным текстом соответствующих разделов Конвенции, в котором содержатся уже принятые и еще не принятые предложения по поправкам.

##### **B. Водительские удостоверения**

10. Секретариат проинформировал WP.1 об отказе Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве перевести документ ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1 на арабский, испанский и китайский языки в соответствии с мандатом WP.1 и КВТ. WP.1 выразила неудовлетворение по поводу этой ситуации и настоятельно призвала секретариат на уровне старших руководителей Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН обеспечить предусмотренный мандатом перевод без каких-либо дальнейших задержек. WP.1 подчеркнула, что просьбы о переводе своих официальных документов на все шесть языков Организации Объединенных Наций высказываются только в тех случаях, когда речь идет о глобальных вопросах, имеющих ключевое значение для функционирования и осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций, что касается и международных водительских удостоверений. Эти документы, если их не перевести на шесть официальных языков Организации Объединенных Наций, не будут эффективным образом отвечать поставленным целям.

WP.1 вновь повторила свою просьбу, которая уже была полностью поддержана КВТ, о том, чтобы ее документы, когда они, по мнению правительств стран – членов WP.1, носят глобальный характер и имеют ключевое значение, переводились на все шесть официальных языков Организации Объединенных Наций.

11. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2016/2, подготовленный Люксембургом, Францией и ИСО и содержащий предложения по поправкам, касающимся национальных и международных водительских удостоверений, с указанием соответствующих изменений к статье 41 и приложению 7 к Конвенции. Комитет рассмотрел далее документ ECE/TRANS/WP.1/2016/3, подготовленный ФИА и содержащий предложения по поправкам ФИА к приложениям 6 и 7 к Конвенции 1968 года и изменения к международному водительскому удостоверению, которое будет создано по образцу спецификации для паспорта Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

12. WP.1 решила продолжить работу над предложением Люксембурга, Франции и ИСО. Она просила авторов представить два варианта для рассмотрения на следующей сессии:

а) предложение по поправке к Конвенциям 1949 и 1968 годов о введении стандарта для национального водительского удостоверения, которое признавалось бы для международных поездок, с сопровождающей брошюрой, переведенной на шесть языков Организации Объединенных Наций, в результате чего из обеих конвенций положения о международном водительском удостоверении были бы исключены; и

б) предложение по поправкам Конвенциям 1949 и 1968 годов, предусматривающим стандарт для национального водительского удостоверения для внутренних и международных поездок с сопровождающей переводной брошюрой, а также возможность для Договаривающихся сторон использовать упрощенный стандарт национального водительского удостоверения, предназначенного только для внутреннего пользования (например, без транслитерации латинскими буквами и без нумерации пунктов).

13. WP.1 просила ФИА и Объединенные Арабские Эмираты информировать WP.1 о новых изменениях в рамках экспериментального проекта по введению элементов защиты в международных водительских удостоверениях, выдаваемых в Объединенных Арабских Эмиратах.

14. WP.1 решила далее, учитывая свое вышеизложенное решение, завершить проект, направленный на создание банка изображений международных водительских удостоверений.

## **С. Автоматизированное вождение**

15. 20 сентября 2016 года делегаты WP.1 приняли участие в совместном совещании WP.1 и Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF) (вспомогательный орган WP.29). В ходе этого совещания Председатель WP.1 и Председатель Неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению выступили с сообщениями и ответили на вопросы, касающиеся работы WP.1 в этой области. Председатель GRRF и Председатель Группы экспертов по автоматизированной функции рулевого управления (АФРУ) также представили обновленную информацию о ходе работы над правилами в области транспортных средств.

16. Председатель Неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению WP.1 проинформировал о ходе работы группы (неофициальный документ № 4), а Председатель WP.1 предложил перспективное видение систем будущей мобильности и призвал WP.1 перенести акцент на рассмотрение вопросов, касающихся самоуправляемых транспортных средств (неофициальный документ № 2).

17. Последующее обсуждение показало, что необходимо провести дополнительный анализ вопроса о том, совместима ли «функция дистанционной парковки» с Конвенцией, т.е. может ли водитель осуществлять контроль над транспортным средством извне и может ли водитель заниматься другой деятельностью в тех случаях, когда транспортное средство управляется системой (в соответствии с пунктом 5-бис статьи 8).

18. Требуется также дополнительный анализ того, какой подход использовать в отношении регулирования эксплуатации самоуправляемых/полностью автономных транспортных средств. Были сделаны оговорки по разработке нового протокола/соглашения о самоуправляемых/полностью автономных транспортных средствах. В своих выступлениях некоторые участники высказались за создание новой нормативной основы для самоуправляемых/полностью автономных транспортных средств, с тем чтобы у автомобилестроительной и технологических отраслей была полная ясность в отношении требований к безопасности дорожного движения для самоуправляемых/полностью автономных транспортных средств.

19. WP.1 просила Неофициальную группу экспертов по автоматизированному вождению подготовить проект общего толкования того, что разрешено, а что не допускается Конвенцией (т.е. статья 8) для рассмотрения на следующей сессии.

20. WP.1 решила сосредоточить свое обсуждение по этому пункту повестки дня на требованиях безопасности дорожного движения для самоуправляемых/полностью автономных транспортных средств, с тем чтобы WP.1 могла предложить нормативные решения.

#### **D. Груз транспортных средств**

21. WP.1 отложила обсуждение этого вопроса по просьбе Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и ассоциации «Лазер-Европа». WP.1 просила МСАТ и ассоциацию «Лазер-Европа» представить документ ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 на следующей сессии.

#### **V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 4 повестки дня)**

##### **Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**

22. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам и секретариат представили обновленную информацию о ходе работы группы. Группа рассмотрела около 160 знаков Конвенции, сравнив их с соответствующими национальными знаками, включенными Договаривающимися сторонами в созданную ЕЭК ООН систему управления дорожными знаками (рассмотрено в общей сложности около 4 000 знаков); подготовила предварительную оценку

сделанного секретариатом обзора 1 400 знаков, относящихся к категории знаков, не предусмотренных в Конвенции; сформулировала более 100 рекомендаций, направленных на повышение эффективности Конвенции и улучшение ее осуществления; и внесла предложение о разработке электронной системы e-CoRSS (электронная Конвенция о дорожных знаках и сигналах).

23. Председатель и секретариат проинформировали WP.1 о том, что Группа экспертов не сможет завершить свою работу к концу 2016 года, и просили продлить ее мандат до 31 декабря 2017 года.

24. Секретариат передал также просьбу группы в адрес WP.1 оказать ей помощь в обеспечении необходимого финансирования для развития системы e-CoRSS. Электронная версия Конвенции, как ожидается, не только улучшит удобство и простоту использования Конвенции, но и поможет рассматривать предложения по поправкам, сведя к минимуму возможности для возникновения внутренних несоответствий.

25. В контексте финансирования e-CoRSS секретариат просил WP.1 рассмотреть предложение инициировать процесс создания целевого фонда дорожных знаков и сигналов, с тем чтобы привлечь пожертвования для разработки e-CoRSS. Секретариат сообщил также WP.1 о предложении эксперта от Кувейта внести вклад в натуральной форме и приступить к разработке e-CoRSS путем подготовки высококачественных изображений всех знаков Конвенции и создания веб-портала с изображениями знаков с их соответствующими определениями.

26. WP.1 приветствовала прогресс, достигнутый Группой экспертов в деле пересмотра Конвенции, а также ее осуществления в Договаривающихся сторонах. Она одобрила просьбу о продлении мандата группы до конца 2017 года. Она далее заявила о своей поддержке проекта разработки электронной системы e-CoRSS и приветствовала вклад в натуральной форме, предложенный кувейтскими экспертами с целью начать создание e-CoRSS. И наконец, WP.1 просила секретариат изучить возможности учреждения целевого фонда для содействия полномасштабной разработке e-CoRSS.

## **VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Безопасный системный подход**

27. WP.1 продолжила обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6, в котором содержатся предложения Швеции по поправкам для включения безопасного системного подхода в Сводную резолюцию о дорожном движении (СР.1). WP.1 рассмотрела эти предложения по поправкам до раздела 2.2.1 (Контекст) главы 2.2 (Повышение уровня информированности и связь с общественностью).

### **B. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)**

28. WP.1 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.3, представленный Финляндией и Швецией. WP.1 рассмотрела предложения по поправкам до раздела с приложением VIII и намерена продолжить эту работу на следующей сессии.

### **С. Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя**

29. WP.1 обсудила проблему отвлечения внимания водителя во время вождения в контексте документа ECE/TRANS/WP.1/2016/1, который был представлен и внесен на рассмотрение Председателем WP.1. WP.1 согласилась с тем, что регламентирование, а также просветительская деятельность и обучение должны дополняться технологическими решениями, которые концентрируют внимание водителя на управлении или технически ограничивают использование мобильных телефонов и/или информационно-развлекательных устройств в транспортных средствах. С этой целью WP.1 решила изучить вопрос об имеющихся технических решениях на следующей сессии.

30. WP.1 решила далее, что Сводную резолюцию о дорожном движении следует изменить, с тем чтобы она охватывала также другие области, помимо использования мобильных телефонов водителями. WP.1 предложила Италии, Российской Федерации и Франции пересмотреть текст раздела 1.5 (Использование мобильных телефонов) СР.1 и представить его на следующей сессии.

31. Кроме того, WP.1 согласилась с тем, что на безопасности дорожного движения негативно отражается проблема отвлечения внимания не только водителей, но и других участников дорожного движения, таких как велосипедисты, мотоциклисты и пешеходы. В этой связи были высказаны предложения рассмотреть вопрос о разработке положений Конвенции о дорожном движении 1968 года с целью включения в нее рекомендаций о надлежащем поведении пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов в условиях дорожного движения. WP.1 решила вновь рассмотреть этот вопрос в будущем.

### **Д. Предложения по поправкам, касающимся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС)**

32. В рамках последующей деятельности по итогам выводов круглого стола, проведенного в ходе семидесятой сессии (приложение I к документу ECE/TRANS/WP.1/149) и посвященного роли WP.1 в содействии реализации политики в области безопасности дорожного движения и международно-правовых документов во всем мире, Председатель WP.1 внес на рассмотрение неофициальный документ № 1, в котором отмечается сотрудничество между WP.1, Национальной администрацией безопасности дорожного движения (НАБДД) Соединенных Штатов и Институтом по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), направленное на создание возможности использования исследовательского сообщества и научных кругов для анализа и изучения важнейших аспектов безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии. В этой связи ИРТЕ будет выступать в качестве центра передового опыта.

33. Представители ИРТЕ и Университета Бирмингема проинформировали WP.1 о самых последних инициативах в этой области, предусматривающих сбор данных и административную поддержку в целях повышения безопасности МДТС в Юго-Восточной Азии. Представитель ИРТЕ предложил делегатам WP.1 принять участие в следующей конференции по МДТС (которая будет проведена в сотрудничестве с НАБДД при поддержке правительства Индии, Министерство транспорта и шоссейных дорог, и в консультации с WP.1) 28–30 ноября 2016 года в Нью-Дели, Индия. Одна из целей конференции состоит в том, что-

бы подготовить рекомендации по повышению безопасности МДТС (в контексте безопасного системного подхода), которые должны быть включены в Сводную резолюцию (СР.1).

34. WP.1 приветствовала это предложение и вновь заявила о своей поддержке конференции по МДТС в Нью-Дели. Она подчеркнула важное значение участия международных экспертов, в частности представителей региональных комиссий Организации Объединенных Наций, в конференциях в регионе Юго-Восточной Азии. WP.1 поблагодарила ИРТЕ и спонсоров за их активное участие в деле повышения безопасности МДТС в Юго-Восточной Азии.

## **VII. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 6 повестки дня)**

### **Безопасные стоянки**

35. WP.1 рассмотрела и приняла документ ECE/TRANS/WP.1/2012/9/Rev.2, подготовленный Австрией и Испанией в сотрудничестве с Председателем, в котором содержится новая рекомендация СР.2 по безопасным стоянкам. Принятый текст прилагается (приложение I).

## **VIII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 7 повестки дня)**

36. Секретариат сообщил WP.1 о ходе работы Группы экспертов и представил предварительную информацию о проекте заключительного доклада группы. Проект доклада состоит из двух частей. В первой части приведено описание знаний и практики, имеющихся в государствах – членах ЕЭК ООН и других странах, а также пробелов и проблем, выявленных в следующих областях: данные об уровне безопасности на железнодорожных переездах, издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, инфраструктура, просветительская деятельность, профессиональная подготовка, законодательство, правоприменение, институциональные рамки, человеческие факторы и управление рисками. В первой части содержится ряд рекомендаций по каждой из этих областей. Во второй части приводится информация о безопасном системном подходе к проблеме железнодорожных переездов и способах его эффективной реализации, включая планы действий. Секретариат сообщил также, что Группа экспертов рассматривает вопрос о том, можно ли повысить безопасность на железнодорожных переездах благодаря созданию рабочей группы по железнодорожным переездам в ЕЭК ООН.

37. WP.1 приняла информацию о ходе работы к сведению. Она высоко оценила сообщение о заключительном докладе и выразила свою готовность рассмотреть этот доклад и, в частности, рекомендации на следующей сессии после его официального представления WP.1.

## **IX. Пересмотр положения о круге ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 8 повестки дня)**

38. WP.1 начала обсуждение документа TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.1, представленного неофициальной группой экспертов, созданной в целях подготовки предложений о том, каким образом следует пересмотреть положения о круге ведения и правила процедуры WP.1 (TRANS/WP.1/100/Add.1). После обсуждения WP.1 просила неофициальную группу экспертов внести предложение по вариантам участия в работе WP.1 (т.е. полноправный статус или консультативный статус) для рассмотрения на следующей сессии. Италия и Япония присоединились к неофициальной группе экспертов для подготовки проекта этого предложения.

## **X. Изменение названия WP.1 (пункт 9 повестки дня)**

39. WP.1 решила предложить КВТ изменить свое название с «Рабочей группы по безопасности дорожного движения» на «Глобальный форум по безопасности дорожного движения».

## **XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)**

40. Председатель и секретариат напомнили WP.1 о том, что КВТ одобрил просьбу об организации дополнительной сессии в 2017 году. Председатель и секретариат обратились к странам за пределами региона ЕЭК ООН с просьбой рассмотреть вопрос об организации у себя дополнительной сессии, которая уже была запланирована на середину июня 2017 года. В настоящее время изучаются дальнейшие возможности.

41. Председатель и секретариат проинформировали WP.1 о предстоящем рабочем совещании по вопросам «управления автономными транспортными средствами», которое состоится 20 октября 2016 года в Стэнфордском университете (Калифорния). Общая цель этого мероприятия, организуемого Национальной администрацией безопасности дорожного движения, Стэнфордским университетом и WP.1, заключается в обмене информацией и изучении возможных стратегий управления с учетом происходящего технологического прогресса. Кроме того, члены WP.1, которые будут участвовать в этом рабочем совещании, получат возможность принять участие в демонстрационном показе автономного транспортного средства «Гугл», который состоится 21 октября 2016 года в компании «Гугл Х» в Маунтин-Вью, Калифорния.

42. Представитель компании «Сейф продакт» выступил с сообщением об опасностях, возникающих на придорожной полосе, и обратил внимание WP.1 на имеющиеся коммерческие решения.

43. В связи с такими опасностями было отмечено, что Директива Европейского союза по управлению безопасностью дорожной инфраструктуры (ЕС/96/2008) уже служит в качестве базовой правовой основы и возлагает дополнительную ответственность за безопасность дорожного движения на управляющих дорожной инфраструктурой.

44. Правительства Бразилии и Республики Корея проинформировали WP.1 о своей заинтересованности в том, чтобы стать полноправными участниками WP.1 (как определено в правиле 1 а) в документе TRANS/WP.1/100/Add.1)

(приложение II). Правительства обеих стран представят официальный запрос (через секретариат) на следующей сессии КВТ в 2017 году. WP.1 единодушно одобрила просьбу обоих правительств стать полноправными участниками WP.1 с правом голоса и решила поддержать их запрос в КВТ.

45. WP.1 обсудила проект резолюции WP.1, подготовленный Председателем WP.1, внесла изменения и приняла его (приложение III). Она поручила секретариату представить этот проект следующей сессии КВТ (ECE/TRANS/254, пункт 147).

## **XII. Выборы должностных лиц (пункт 11 повестки дня)**

46. WP.1 избрала своих должностных лиц на период с марта 2017 года по сентябрь 2018 года в соответствии с кругом ведения и правилами процедуры WP.1 (глава V, правило 12, TRANS/WP.1/100/Add.1). WP.1 переизбрала г-жу Л. Иорио из Италии своим Председателем, а г-на Д. Митрошина из Российской Федерации и г-на Ж. Вальмена из Франции заместителями Председателя.

## **XIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)**

47. Следующую сессию WP.1 планируется провести 21–24 марта 2017 года в Женеве.

## **XIV. Утверждение доклада о работе семьдесят третьей сессии (пункт 13 повестки дня)**

48. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят третьей сессии.

## Приложение I

### Поправка к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2)

В настоящем приложении содержатся поправки к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), предусматривающие включение раздела 1.15 в «Главу 1. Дорожные знаки».

#### 1.15 Знаки, обозначающие безопасные стоянки для грузовых автомобилей и коммерческих транспортных средств

##### 1.15.1 Контекст

1. Во всех странах мира появляются различные дорожные знаки, указывающие местонахождение безопасных стоянок для грузовых автомобилей, а также уровень безопасности и степень их удобства. Крайне важно оградить водителя дальнего следования от необходимости толкования многочисленных отличающихся друг от друга дорожных знаков, обозначающих в конечном счете одно и то же.

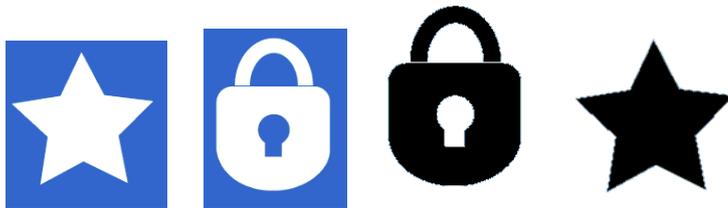
2. Комфорт и безопасность играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Надлежащий отдых в ночное время без необходимости беспокоиться за свою личную безопасность или сохранность груза, а также определенная степень удобства в плане наличия продуктов питания, напитков и возможностей для личной гигиены имеют решающее значение для поддержания бдительности водителя и, следовательно, дорожной безопасности в целом.

##### 1.15.2 Рекомендации

###### 1.15.2.1 Идентификация

3. При наличии специальной стоянки для грузовых автомобилей можно использовать два новых обозначения: замки и звезды, указывающие соответственно на уровень безопасности и степень удобства.

4. Обозначение замка указывает на уровень безопасности определенной стоянки, а обозначение звезды – на степень ее удобства.



5. Перечень мер для категорий «безопасность» и «удобство» выходит за рамки настоящей рекомендации. Настоящая рекомендация нацелена исключительно на определение обозначений, которые должны использоваться для указания уровня безопасности и степени удобства безопасных стоянок<sup>1</sup>.

### 1.15.2.2 Обозначения и их размещение

6. Обозначения могут использоваться на самом дорожном знаке или на дополнительной табличке.

7. Эти обозначения могут быть размещены также на информационном табло, устанавливаемом при въезде на стоянку.

8. Обозначения могут использоваться в сочетании с буквой или идеограммой, принятыми в соответствующей стране для знака «Стоянка» (в частности, для обозначения стоянки, предназначенной для грузовых автомобилей и коммерческих транспортных средств), для указания уровня безопасности и степени удобства.

9. Число звезд и замков на дорожном знаке может варьироваться от одного до пяти. Чем больше замков, тем выше уровень безопасности. Чем больше звезд, тем выше степень удобства.

10. Если обозначения используются на самом дорожном знаке или если они размещены на дополнительной табличке, то цветовая гамма должна быть – как указано в 1.15.2.1 – следующей: синий фон с белыми обозначениями или белый фон с черными обозначениями.

---

<sup>1</sup> Правительства стран, желающих использовать набор стандартов, предложенных Международным союзом автомобильного транспорта, могут ознакомиться с дополнительной информацией на веб-сайте <http://www.iru.org>.

## Приложение II

### Заявление, сделанное Бразилией

WP.1 признается за ту важную роль, которую она играет на глобальной арене, и это является причиной нашего участия в ее работе начиная с семьдесят второй сессии. Это наша вторая сессия. После первой сессии, даже несмотря на то, что мы не были полноправными участниками, мы вернулись в Бразилию с одной задачей: побудить правительство ратифицировать Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Для достижения этой цели мы присутствовали на ряде совещаний с должностными лицами Министерства иностранных дел, чтобы продемонстрировать им важность этой процедуры.

Участие в сессиях WP.1 имеет большое значение, поскольку это дает нам возможность понять, правильно ли мы действуем или что-то не учитываем. В начале текущей недели нам сообщили, что наше национальное водительское удостоверение (НВУ) не соответствует Венской конвенции. Мы незамедлительно связались с ответственными должностными лицами в нашей стране и просили их найти наилучший способ для решения этой проблемы.

Мы заинтересованы в обмене знаниями и ознакомлении с вашей передовой практикой не только потому, что Бразилия является участником Венской конвенции о дорожном движении и подписала Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, но и потому, что Бразилия предпринимает огромные усилия и намерена внести вклад в повышение безопасности дорожного движения. Для нас крайне важно принимать участие в этой дискуссии в рамках WP.1 в качестве полноправного члена.

Кроме того, WP.1 занимается другими важными вопросами безопасности дорожного движения, и мы твердо убеждены в том, что в качестве полноправного члена мы сможем содействовать WP.1, делаясь своими знаниями и опытом в области безопасности дорожного движения, включая расследования дорожно-транспортных происшествий, интеллектуальные системы дорожного движения и наши успешные проекты, направленные на сокращение числа аварий на федеральных дорогах.

Мы хотели бы рассчитывать на чрезвычайно важную поддержку и сотрудничество со стороны государств – членов ЕЭК ООН и секретариата WP.1 при рассмотрении вышеупомянутых моментов, связанных с позицией Бразилии в отношении ее участия в WP.1.

### Заявление, сделанное Республикой Корея

С понедельника я слежу за энергичными обсуждениями и выступлениями в WP.1.

И я был глубоко впечатлен вашим стремлением повысить безопасность дорожного движения во всем мире, не говоря уже о ваших знаниях. Кроме того, по моему мнению, открывается большое поле для сотрудничества между WP.1

и нашей страной в таких областях, как автоматизированные автомобили, дорожные знаки и все другие проблемы в сфере безопасности дорожного движения. Таким образом, с вашей поддержкой Полицейское агентство Кореи хотело бы стать полноправным участником WP.1, как и Япония.

Примечание секретариата:

Органы полиции не могут быть членами WP.1. Секретариат свяжется с Полицейским агентством Кореи на предмет уточнения этого запроса.

## Приложение III

### Резолюция WP.1

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) ЕЭК ООН:
2. ссылаясь на последнюю резолюцию Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о повышении безопасности дорожного движения во всем мире от 2016 года (A/70/260),
3. рассмотрев доклад Генерального секретаря о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения,
4. отмечая, что целевые показатели в области безопасности дорожного движения остаются одним из главных приоритетов в повестке дня всех региональных комиссий Организации Объединенных Наций,
5. высоко оценивая работу, проделанную Специальным посланником Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в целях продвижения международно-правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения,
6. подтверждая важность стимулирования стран к присоединению к международно-правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения,
7. признавая, что некоторые страны с низким и средним уровнем дохода, где наблюдаются быстрый рост объема перевозок и пиковые темпы урбанизации, возможно, обладают ограниченными возможностями для решения этих проблем,
8. подтверждая, что создание специализированного потенциала может помочь национальным правительствам улучшить показатели безопасности дорожного движения,
9. вновь подчеркивая важное значение Конвенции о дорожном движении 1949 года и Конвенций 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а также необходимость их регулярного обновления в технологически быстро меняющемся мире,
10. отмечая значительное воздействие, которое будут оказывать общие обязательные принципы и согласованные руководящие положения, касающиеся поведения участников дорожного движения и передовых технологий, на безопасную мобильность в будущем, принимая во внимание глобальное стремление снизить дорожно-транспортный травматизм и смертность и достичь цели устойчивого развития, закрепленные в Повестке дня на период до 2030 года:
  - a) подтверждает свою заинтересованность и твердое намерение выполнять мандат по обновлению и совершенствованию правовых документов, относящихся к ее сфере компетенции;
  - b) вновь подчеркивает свою роль в выработке рекомендаций по наилучшей практике в рамках сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, в частности путем поощрения применения безопасного системного подхода;

- c) подтверждает свою заинтересованность в содействии достижению целей безопасности дорожного движения, обозначенных в Повестке дня на период до 2030 года, с уделением пристального внимания особым нуждам и потребностям регионов, сталкивающимися с проблемами безопасности дорожного движения;
- d) вновь заявляет о своей готовности сотрудничать с другими вспомогательными органами КВТ, с тем чтобы настоятельно рекомендовать Договаривающимся сторонам и другим заинтересованным участникам, занимающимся вопросами безопасности дорожного движения, работать над обеспечением безопасной и устойчивой мобильности;
- e) вновь подчеркивает свою роль в укреплении и поощрении безопасности дорожного движения на региональном и глобальном уровнях;
- f) твердо намерено работать над созданием специализированного экспертного потенциала для оказания помощи национальным правительствам в совершенствовании политики в области безопасности дорожного движения;
- g) подтверждает свое стремление и впредь укреплять международное сотрудничество в сфере безопасности дорожного движения, принимая во внимание трудности, связанные с технологическими достижениями, а также потребности стран с низким и средним уровнем дохода в достижении лучшего качества жизни и устойчивого развития на основе политики в области безопасности дорожного движения;
- h) предлагает КВТ содействовать созданию региональных сетей стратегического сотрудничества, с тем чтобы WP.1 могла эффективно делиться своими знаниями и опытом, связанными с международно-правовыми документами Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения, на глобальном уровне;
- i) предлагает КВТ одобрить новое название WP.1: Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1).
-