



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/81
7 May 2002

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 ВОСЬМОЙ СЕССИИ**

(19-22 марта 2002 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения провела свою тридцать восьмую сессию в Женеве 19-22 марта 2002 года. В ее работе участвовали представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Азербайджана, Венгрии, Германии, Дании, Израиля, Италии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. На сессии была представлена Европейская комиссия (ЕК), а также следующие неправительственные организации: Европейская федерация жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), Международная мотоциклетная федерация (ММФ), Международная федерация обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК), Международный туристский альянс/Международная автомобильная федерация (МТА/ФИА), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Федерация европейских ассоциаций мотоциклистов (ФЕМА), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международная организация по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП). В работе сессии принял участие также представитель проекта ТЕА.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессию открыл директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капел Феррер, который тепло приветствовал участников и от имени WP.1 пожелал скорейшего выздоровления г-ну Бернару Периссе (Швейцария), исполняющему обязанности Председателя. С учетом важного значения и неотложности задачи по улучшению положения в области безопасности дорожного движения он предложил WP.1 изучить возможность постановки целей по сокращению в средне- и долгосрочной перспективе числа дорожно-транспортных происшествий в регионе ЕЭК ООН на основе системы контроля за результатами.

3. Ввиду вынужденного отсутствия Председателя сессия проходила под совместным председательством двух его заместителей - г-на Дана Линка (Израиль) и г-на Александра Якимова (Российская Федерация).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/79

4. Повестка дня была утверждена без изменений, однако секретариату было поручено проинформировать секцию переводов об исправлениях, которые следует внести в текст на русском языке, касающийся отличительных знаков, и которые были указаны в неофициальном документе № 3 сессии.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ТРИДЦАТЬ СЕДЬМОЙ СЕССИИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ (пункт 2 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/78

5. Доклад о работе тридцать седьмой сессии был утвержден без изменений.

ШЕСТЬДЕСЯТ ЧЕТВЕРТАЯ СЕССИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (пункт 3 повестки дня)

6. Секретариат проинформировал WP.1 о том, что Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) просил как можно скорее завершить разработку поправок к Венским конвенциям и дополняющим их Европейским соглашениям и что по этой причине Комитет дал согласие

на проведение, в случае необходимости, дополнительного совещания WP.1 в 2002 году (25-29 ноября 2002 года). Он отметил, что Комитет, кроме того, оказал поддержку в обновлении сводных резолюций CP.1 и CP.2. Он также сообщил делегатам, что КВТ обратился ко всем своим вспомогательным группам с просьбой рассмотреть в контексте трагических событий, происшедших 11 сентября, аспекты безопасности на транспорте с учетом деятельности ЕКТМ по этому вопросу. Поэтому секретариат просил WP.1 заняться этим вопросом, начав с составления перечня элементов, влияющих на безопасность. И наконец, он сообщил делегатам о других решениях, принятых КВТ и имеющих непосредственное отношение к работе WP.1, в частности о решениях, касающихся рекомендаций Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, изложенных в докладе от 10 декабря 2001 года (см. также пункт 30).

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 4 повестки дня)

a) Рекомендации Специальной группы экспертов по правовым вопросам

Документация: TRANS/WP.12001/23; приложение 1 к документу TRANS/WP.1/78

7. В адрес секретариата поступили некоторые официальные комментарии в отношении рекомендаций Группы экспертов по правовым вопросам, принятых WP.1 в ходе ее тридцать седьмой сессии и воспроизведенных в приложении 1 к докладу о ее работе (TRANS/WP.1/78).

b) Отличительные знаки

Документация: приложение 1 к документу TRANS/WP.1/78; TRANS/WP.1/2002/13; неофициальные документы № 1 и 5 сессии

8. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа приняла предложения по отличительным знакам, приведенные в главе 1А приложения 1 к документу TRANS/WP.1/78. Вместе с тем Рабочая группа просила секретариат подготовить предложение по поправке к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении, с тем чтобы отличительный знак наносился и на передний регистрационный знак, если он уже нанесен на заднем регистрационном знаке.

9. С учетом предложения секретариата, приведенного в главе II приложения 1 к документу TRANS/WP.1/78, WP.1 сочла, что данное положение должно содержаться в Венской конвенции и что его формулировку надлежит скорректировать с целью отражения в этой Конвенции принципа, состоящего в том, что если использование переднего регистрационного знака на транспортном средстве является обязательным, то на этом знаке должна быть отражена такая же информация и должны быть предусмотрены такие же обозначения, как и на заднем регистрационном знаке.

10. В связи с содержанием пунктов 3.2 и 3.3, приведенных в документе TRANS/WP.1/2002/13, по которым Рабочая группа не смогла достичь согласия, она приняла, с учетом предложения, представленного в неофициальном документе № 5 сессии, следующие решения:

- в случае нанесения отличительного знака на регистрационном знаке он должен помещаться с левого или правого края регистрационного знака, но предпочтительнее - слева;
- если на регистрационном знаке, помимо национального отличительного знака, указывается также символ или эмблема района или местности, то национальный отличительный знак должен в обязательном порядке помещаться в крайней левой части регистрационного знака.

11. WP.11 просила Группу экспертов по правовым вопросам представить к тридцать девятой сессии предложение по тексту, включающему указанные выше решения.

с) Вопросы, переданные Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ)

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1997/13; TRANS/SC.1/WP.1/R.140 и Add.1-7;
TRANS/WP.1/1998/4

і) Поведение на пешеходных переходах

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/1998/4; TRANS/WP.1/2001/23; TRANS/WP.1/2002/6;
TRANS/WP.1/2002/10

12. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа рассмотрела предложения по поправкам, касающиеся поведения водителей на пешеходных переходах, на основе документов TRANS/WP.1/1998/4 и TRANS/WP.1/2002/23, пункт 9. Однако с учетом

сохраняющихся разногласий между государствами-членами Рабочая группа просила МФП подготовить в сотрудничестве с секретариатом новые предложения к тридцать восьмой сессии.

13. Поскольку предельный срок, установленный для представления документов, не позволил согласовать соответствующие действия, МФП и секретариат по отдельности представили собственные предложения, содержащиеся соответственно в документах TRANS/WP.1/2002/6 и TRANS/WP.1/2002/10.

14. Так как ни одно из этих предложений не было поддержано большинством делегаций, Рабочая группа решила сохранить нынешнюю формулировку "about to use" ("вступающих на переход") в тексте статьи 21 b) Венской конвенции о дорожном движении на английском языке и не изменять формулировки на других языках; вместе с тем после выступления представителя Норвегии Рабочая группа сочла, что все же следует рассмотреть проблемы согласования действующих положений Конвенции и Европейского соглашения, касающихся данного вопроса. С этой целью она решила учредить небольшую неофициальную группу под руководством г-на Линка (Израиль) для представления предложений к тридцать девятой сессии.

ii) **Установка дорожных знаков**

15. На своей тридцать седьмой сессии WP.1, рассмотрев предварительный проект вопросника по установке дорожных знаков, который был подготовлен соответствующей небольшой группой (Германия, Дания, Израиль, Испания, Франция, Чешская Республика, МПА/ФИА, МАФ и МОПДТП - под председательством Франции), просила эту группу разработать новый, более полный проект.

16. Ввиду отсутствия Председателя секретариат сообщил WP.1 о происшедших за последнее время изменениях. Отметив, в частности, что после апробации этого вопросника членами небольшой группы Председатель пришла к выводу о том, что обобщить простым и удобным способом правила установки знаков приоритета невозможно и что поэтому трудности, связанные с проведением этого исследования, ставят под сомнение возможность продолжения данной работы.

17. После состоявшейся дискуссии WP.1 просила небольшую группу представить к тридцать девятой сессии записку с изложением возникших проблем и причин, в силу которых она не рекомендует продолжать исследование по этой теме, а также с указанием

возможных направлений будущей деятельности по этому вопросу. Со своей стороны представитель МОПДТП предложила выделить в ходе сессии WP.1, которая состоится в марте 2003 года, половину рабочего дня для проведения дискуссии с целью определения направлений деятельности WP.1 в различных сферах, связанных с дорожными знаками (см. также пункты 29 и 37 ниже).

iii) **Мобильные телефоны**

Документация: TRANS/SC.1/WP.1/2001/30; TRANS/WP.1/2002/15

18. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа рассмотрела предложение о поправке, которое было подготовлено соответствующей небольшой группой (Германия, Израиль, Испания, Румыния – под председательством Израиля) (документ TRANS/WP.1/2001/30) и которое касается использования мобильных телефонов и других бортовых устройств, отвлекающих внимание водителей.

19. WP.1 тогда решила, что в свете дискуссий, которые проходят в настоящее время в Европейском союзе, готовить предложение, охватывающее все устройства, способные отвлекать внимание водителей, будет преждевременно, и просила небольшую группу разработать новое предложение, касающееся исключительно мобильных телефонов, которое было представлено в документе TRANS/WP.1/2002/15.

20. Поскольку ни один из двух альтернативных вариантов не был принят, Председатель внес предложение о том, чтобы WP.1 на своей тридцать девятой сессии выбрала, по возможности, один из представленных на совещании нижеследующих текстов, не упустив из виду предложений, которые будут переданы в секретариат до 14 июня 2002 года:

Вариант А (Нидерланды) - Любое лицо при управлении транспортным средством должно сводить к минимуму выполнение любых действий, помимо непосредственно управления автомобилем. Поэтому водителю любого транспортного средства во время движения запрещается пользоваться ручным (или иным) мобильным либо бортовым телефоном.

Вариант В (Израиль) - Во время вождения водителю любого транспортного средства запрещается пользоваться мобильным или бортовым телефоном, если только речь не идет о телефоне, который не нужно держать в руке или который не должен иным образом удерживаться водителем.

Вариант С (Германия) - Во внутригосударственном законодательстве рекомендуется четко указать, что водители транспортных средств могут пользоваться мобильными телефонами или радиотелефонами только в том случае, если их использование отрицательным образом не отражается на безопасности дорожного движения. Законодательство должно во всех случаях запрещать использование водителем мобильного телефона или радиотелефона, который находится у него в руке или зажат между головой и плечом.

iv) **Определение мопедов и мотоциклов**

Документация: TRANS/WP.1/2001/34; TRANS/WP.1/2002/4

21. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа рассмотрела предложение, подготовленное МАЗМ от имени небольшой группы (Бельгия, Италия и МАЗМ – под председательством Бельгии). Это предложение содержало поправки к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожном движении, касающиеся определения мопедов и моторизованных квадрициклов и направленные на обеспечение большей согласованности определений, используемых в Конвенции и Европейском соглашении, с определениями, приведенными в измененной директиве 92/61/СЕЕ Европейского союза (TRANS/WP.1/2001/34).

22. В этой связи Рабочая группа поручила небольшой группе подготовить к ее тридцать восьмой сессии документ о последствиях введения новых определений, в частности с точки зрения правил дорожного движения и водительских удостоверений.

23. Представитель МАЗС от имени небольшой группы напомнил об условиях проведения данного исследования и представил документ TRANS/WP.1/2002/4, в котором подробно описываются возможные последствия использования новых определений для текста Конвенции о дорожном движении и Европейского соглашения и резюмируются вопросы, которые надлежит рассмотреть в данном контексте. Вместе с тем он высказался за то, чтобы к работе по проведению продолжительных исследований подключались и другие участники, с тем чтобы впредь не выполнять в одиночку задачу, возложенную на всю группу.

24. От имени WP.1 Председатель поблагодарил МАЗМ за безупречно проделанную работу и призвал всех, кто в этом заинтересован, присоединиться к деятельности этой небольшой группы в качестве дополнительных участников. Со своей стороны секретариат сообщил WP.1, что определения мопедов и мотоциклов рассматриваются в рамках WP.29.

25. С учетом сложности затронутых проблем WP.1 просила своих членов проконсультироваться с их национальными экспертами. Параллельно с этим в целях создания возможностей для ориентации будущей деятельности небольшой группы представитель МАЗМ передал вопросник, воспроизводимый в приложении 1 к настоящему докладу. WP.1 просила секретариат распространить этот вопросник среди государств-членов через официальные каналы, указав дату 14 июня 2002 года в качестве предельного срока для представления ответов.

d) Водительские удостоверения

Документация: TRANS/WP.1/2002/3; TRANS/WP.1/2002/8 и Add.1

26. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа заслушала сообщение об итогах неофициального совещания небольшой группы по водительским удостоверениям (Болгария, Израиль, Испания, Люксембург, Российская Федерация, Румыния, Франция и МАЗМ – под председательством Российской Федерации), которое состоялось в Санкт-Петербурге (Российская Федерация) в конце августа 2001 года. Она поручила секретариату направить доклад о работе этого совещания (TRANS/WP.1/2002/3) странам-членам с просьбой представить возможные письменные комментарии. Полученные ответы отражены в документах TRANS/WP.1/2002/8 и Add.1.

27. Напомнив о ходе работы по вопросу о водительских удостоверениях, секретариат указал, что на начало апреля 2002 года в Анси (Франция) запланировано проведение третьего совещания небольшой группы, организованного под эгидой МАЗМ, для рассмотрения проекта нового варианта приложения 6 к Конвенции о дорожном движении.

28. WP.1 просила принять к сведению – в ходе этого совещания – комментарии, переданные государствами-членами, а также дополнительные замечания, представленные Германией. В ходе сессии некоторые делегации также высказались против предложения об использовании водительского удостоверения только в формате "кредитной карточки", а также против введения категории транспортных средств "S".

e) Знак, обозначающий участок дороги повышенной опасности

29. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа решила отложить рассмотрение этого пункта в ожидании результатов исследования, проводимого по заказу Европейской комиссии. Поскольку с тех пор не было сообщено о каких-либо новых обстоятельствах,

WP.1 просила представителя Европейской комиссии передать промежуточный доклад о нынешней работе, имеющей отношение к участкам дороги повышенной опасности, и решила включить этот вопрос в план общей дискуссии, которая будет проводиться по вопросу об участках дороги повышенной опасности (см. также пункты 17 и 37 настоящего доклада).

f) Безопасность в автодорожных туннелях

Документация: TRANS/AC.7/9 и Add.1; TRANS/AC.7/2002/1 и неофициальный документ № 2 сессии

30. Секретариат сообщил WP.1 о том, что Специальная многопрофильная группа экспертов по безопасности в туннелях завершила работу в области автомобильных туннелей, в результате которой были подготовлены доклад от 10 декабря 2001 года и 43 конкретные рекомендации (TRANS/AC.7/9). Он также указал, что после дорожно-транспортного происшествия в Сен-Готардском туннеле эта Группа экспертов добавила две новые рекомендации в ходе совещания, состоявшегося в январе 2002 года (TRANS/AC.7/9/Add.1). И наконец, он напомнил, что Комитет по внутреннему транспорту в ходе своей сессии, состоявшейся в феврале 2002 года, принял конкретную резолюцию по этому вопросу, с тем чтобы продемонстрировать стратегическое значение этих рекомендаций.

31. Со своей стороны представитель Европейской комиссии ознакомил делегатов с целями, поставленными в этом докладе, и проинформировал их об организации Комиссией информационной кампании по вопросу о надлежащем поведении участников дорожного движения с учетом обстоятельств, возникающих в процессе их перемещения по туннелю. Он сообщил, что до начала лета будут распространены надлежащие брошюры и КД-ПЗУ, и обратился к представленным международным организациям и ЕЭК ООН с просьбой добавить их названия на этих информационных средствах. Он также сообщил WP.1 о том, что вскоре Комиссия примет директивное предложение по безопасности в туннелях, в приложении к которому будут учтены рекомендации Группы экспертов. И наконец, он подчеркнул, что WP.1 следует сосредоточить свои усилия, в частности, на предложениях, касающихся знаков, приведенных в приложении 1 к документу TRANS/AC.7/9 и в добавлении к нему.

32. В соответствии с предложением представителя Европейской комиссии МСАТ, МТА/ФИА, МАФ и МОПДТП сообщили о своем намерении присоединиться к этой информационной кампании.

33. С целью ускорения работы в рамках WP.1 по изучению рекомендаций, относящихся к ее компетенции, Рабочая группа решила учредить небольшую группу в составе представителей Норвегии, Франции, Швейцарии (которая будет обеспечивать руководство этой группой), Европейской комиссии, МОПДТП, МСАТ и секретариата. Мандат этой группы будет состоять в рассмотрении рекомендаций с учетом также мер, изложенных в декларации, принятой в Цюрихе министрами транспорта альпийских стран в ноябре 2001 года, в выявлении тех из них, которые относятся к компетенции WP.1, и в разработке решений, позволяющих наиболее приемлемым образом включить эти рекомендации либо в Венские конвенции, либо в Европейские соглашения, либо в сводные резолюции CP.1 и CP.2.

34. Секретариат сообщил, что первое совещание этой группы состоится в Женеве сразу же после специального совещания Специальной группы по СМА, запланированного на 10 и 11 июня 2002 года.

g) Унификация дорожных знаков

Документация: TRANS/WP.1/2001/35, TRANS/WP.1/2002/17

35. На своей тридцать седьмой сессии WP.1 ознакомилась с исследованием по практическим возможностям унификации дорожных знаков, означающих обязательные предписания, и знаков, предупреждающих об опасности, которое было подготовлено МАФ и МТА/ФИА (TRANS/WP.1/2001/35) и предоставлено с использованием информационной программы (имеющейся на КД-ПЗУ). Кроме того, Рабочая группа смогла наглядно ознакомиться с результатами исследования по вопросу о создании международной системы указания направлений в сети дорог категории E (доклады Группы "RightWay"), представленными при помощи демонстрации соответствующих электронных средств, разработанных с этой целью. Затем копии этих исследований на КД-ПЗУ были переданы тем делегациям, которые обратились с просьбой об их предоставлении. Им было предложено изложить свои комментарии и сообщить о своей реакции.

36. Поскольку эти исследования не повлекли за собой никакой негативной реакции (см. *TRANS/WP.1/2002/17*), представитель МАФ отметил, что его организация намерена продолжать свою работу по обеспечению большей унификации, и вновь изложил предложение МАФ (см. пункт 17) о выделении половины рабочего дня для проведения дискуссии с целью определения стратегии WP.1 в области разработки знаков и будущих направлений деятельности.

37. В соответствии с этим предложением WP.1 решила перегруппировать вопросы, касающиеся знаков (установка, участки дороги повышенной опасности и унификация), и выделить в ходе будущей сессии половину рабочего дня для проведения общей дискуссии по этой теме.

h) Различимость и удобочитаемость дорожных знаков

Документация: TRANS/WP.1/2001/41; TRANS/WP.1/2002/11 и неофициальный документ № 4 сессии

38. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа, рассмотрев предложение, переданное Международной организацией по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (МОПДТП), относительно улучшения видимости и удобочитаемости дорожных знаков (*TRANS/WP.1/2001/41*), просила представителя этой организации подготовить новый вариант этого документа, приняв во внимание замечания, изложенные делегациями, и отразив в нем аспекты дорожной разметки. Это новое предложение приведено в документе *TRANS/WP.1/2002/11*.

39. Рабочая группа решила перенести рассмотрение этого вопроса на свою тридцать девятую сессию в связи с отсутствием текста этого документа на русском языке.

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

Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1)
(документация: TRANS/SC.1/294/Rev.5)

а) Помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий

Документация: TRANS/WP.1/2002/7

40. WP.1 было предложено рассмотреть все пять предложений, касающихся рекомендации, которые были представлены Европейской федерацией жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП) и Международной федерацией обществ Красного Креста и Красного Полумесяца (МФОКК) и приведены в указанном выше документе. Представитель ЕФЖДТП напомнил об обстоятельствах, связанных с этими предложениями, которые были внесены в результате проведения рабочего совещания, состоявшегося в Будапеште 30 и 31 августа 2001 года, и которые могли бы дополнить рекомендацию по оказанию помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий, принятую Рабочей группой в ходе ее тридцать шестой сессии.

41. После рассмотрения этих пяти рекомендаций WP.1 решила сохранить лишь три первые из них, решив, что две последние не относятся к ее компетенции. Небольшой группе по оказанию помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий (Израиль, Франция, ЕФЖДТП и МФОКК) было предложено разработать три принятые рекомендации и внести новое предложение к тридцать девятой сессии. Что касается двух рекомендаций, которые не были приняты, то по ним были изложены следующие замечания:

- по четвертой рекомендации: было высказано мнение, что ЕФЖДТП и МФОКК могли бы разработать дополнительные доводы с учетом национального законодательства по этому вопросу;
- по пятой рекомендации: этим двум организациям следует сформулировать предложение, предназначенное для Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

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

42. В ходе своей тридцать седьмой сессии WP.1 задалась вопросом о целесообразности дальнейшего обсуждения этой темы. Вместе с тем было решено вернуться к ней после того, как будет представлен доклад, который вызвалась подготовить Международная федерация пешеходов (МФП), с учетом опыта, накопленного Швейцарией после введения новой категории участников дорожного движения. Представитель МФП отметил, что этот доклад не может быть подготовлен ранее 2003 года.

c) Использование дневных ходовых огней

Документация: TRANS/WP.1/2002/12; TRANS/WP.1/2002/14

43. На тридцать седьмой сессии секретариат представил анализ ответов на вопросник относительно использования ходовых огней в дневное время. В соответствии с просьбой WP.1 секретариат издал неофициальные документы сессии в виде официального документа, который распространен под условным обозначением *TRANS/WP.1/2002/12* и включает последнюю информацию, переданную государствами.

44. С учетом последних изменений, происшедших в рамках Сообщества (*TRANS/WP.1/2002/14*), о которых сообщил секретариат, WP.1 решила приостановить обсуждение данной темы в ожидании результатов рассмотрения технических вопросов в рамках WP.29. Она обратилась к странам, которые еще не представили информацию с целью заполнения таблицы, приведенной в документе *TRANS/WP.1/2002/12*, с просьбой сделать это.

45. Представитель Италии отметил, что в его стране в отношении всех транспортных средств было введено обязательство включать огни в дневное время при движении по автомагистрали. Со своей стороны представитель Чешской Республики заявил, что в его стране транспортные средства как большой, так и малой грузоподъемности зимой в дневное время должны идти с включенными огнями. Представитель Израиля уточнил, что обязательство, касающееся использования огней на междугородных трассах, было введено шесть лет тому назад в отношении грузовых транспортных средств, мотоциклов, общественного транспорта, однако данная мера не способствовала получению ощутимых результатов. Он также уточнил, что включение в дневное время огней является обязательным в городе для мотоциклов и автобусов в период с 1 ноября по 31 марта. И наконец, представитель Швейцарии сообщил, что с 1 января 2002 года в дневное время рекомендуется использовать огни ближнего света на всех транспортных средствах и что

по просьбе парламента готовится исследование с целью оценки результатов этой меры с точки зрения безопасности дорожного движения. Со своей стороны МАЗМ сообщила WP.1 о том, что предприятия, производящие мотоциклы в Европе, достигли договоренности об автоматическом включении огней ближнего света на двухколесных транспортных средствах при запуске двигателя.

d) Мобильные телефоны

Документация: TRANS/WP.1/2001/31

46. В дополнение к решениям, принятым по пункту 4 с) iii) выше, WP.1 уточнила, что, прежде чем разрабатывать более детальную рекомендацию по СР.1 на основе документа TRANS/WP.1/2001/31, она намерена сначала обеспечить включение соответствующего положения в Венскую конвенцию.

e) Автомобильное оборудование, представляющее опасность

Документация: TRANS/WP.1/2002/12

47. В ходе своей тридцать седьмой сессии WP.1 указала на опасность, которая может исходить от некоторых видов автомобильного оборудования, установленного на транспортных средствах, в частности от жестких навесных бамперов, и сочла, что речь идет о важной теме, заслуживающей глубокого рассмотрения.

48. В свете последних событий, происшедших на уровне Сообщества, которые отражены в указанном выше документе, WP.1 сочла, что если вопрос о жестких навесных бамперах, устанавливаемых на новых транспортных средствах, относится к компетенции WP.29, то вопрос, касающийся эксплуатируемых транспортных средств, оснащенных этими приспособлениями, относится к ее ведению. Поэтому она решила разработать рекомендацию, с одной стороны, для WP.29, и, с другой стороны, для соответствующих администраций, текст которой - подготовленный совместно МАЗМ и Израилем - приводится ниже:

Для WP.29: "Рабочая группа WP.1 выражает серьезную обеспокоенность в связи с имеющимися данными, подтверждающими, что жесткие навесные барьеры служат источником опасности для всех участников дорожного движения, особенно для

пешеходов. Поэтому она просит WP.29 ускорить деятельность по включению в правила, касающиеся конструкции новых транспортных средств, запрета на использование таких приспособлений. Жесткие навесные бамперы следует использовать только в условиях бездорожья".

Для национальных администраций: "WP.1 выражает серьезную обеспокоенность в связи с имеющимися данными, подтверждающими, что жесткие навесные барьеры служат источником опасности для всех участников дорожного движения, особенно для пешеходов. Поэтому она обращается к национальным органам с настоятельной просьбой принять все возможные меры для того, чтобы снять такие приспособления со всех транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Использование этих приспособлений должно разрешаться только за пределами дорог общего пользования".

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

(Документация: TRANS/SC.1/295/Rev.3)

f) Использование знаков, предупреждающих о дорожных работах

Документация: TRANS/WP.1/2001/33 и Add.1; TRANS/WP.1/2002/16

49. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа рассмотрела новое предложение об использовании знаков, предупреждающих о дорожных работах, которое было представлено Данией и Российской Федерацией (TRANS/WP.1/2001/33), и просила представителей МОПДТП и МАФ передать новый вариант пункта 2.2 указанного документа.

50. С учетом возникших разногласий WP.1 решила отложить обсуждение этой темы до своей тридцать девятой сессии и просила секретариат - для оказания содействия в принятии окончательного решения - подготовить сводный документ. В связи с пунктом 2.2, приведенным в документе TRANS/WP.1/2001/33, WP.1 отметила, что она примет во внимание предложения МОПДТП и МАФ (TRANS/WP.1/2002/16), а также Российской Федерации.

ПОДГОТОВКА ЧЕТВЕРТОЙ НЕДЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕГИОНЕ ЕЭК ООН (пункт 6 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/2002/5; TRANS/WP.1/2002/18

51. В контексте специального дня, посвященного оценке результатов третьей Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК (1-7 мая 2000 года) и организованного в рамках тридцать седьмой сессии, Рабочая группа приняла ряд решений относительно будущих кампаний (TRANS/WP.1/78, пункты 5-8) и, в частности, о проведении Недели безопасности дорожного движения один раз в четыре года, причем следующий раз - в 2004 году.

52. С учетом этого последнего решения и традиции начинать Неделю безопасности дорожного движения с принятия соответствующей резолюции Комитета по внутреннему транспорту WP.1 рассмотрела различные темы, предложенные для этой четвертой Недели безопасности, а именно: безопасность в ночное время (TRANS/WP.1/2002/18); агрессивное поведение на дороге; безопасность в туннелях; дистанция между транспортными средствами; скорость; алкоголь за рулем; использование ремней безопасности; движение в ночное время. Вместе с тем она решила отложить окончательный выбор темы до своей тридцать девятой сессии и просила делегации довести до сведения секретариата дополнительные вопросы, которые они желали бы добавить в указанный перечень. Со своей стороны секретариат напомнил о настоятельной необходимости представить проект соответствующей резолюции для утверждения Комитетом в ходе его сессии в феврале 2003 года.

53. С другой стороны, секретариат сообщил WP.1, что все итоги третьей Недели безопасности дорожного движения, указанные в различных сообщениях, поступивших в его адрес, были сведены воедино в документе TRANS/WP.1/2002/5.

ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ ВЕНСКОЙ (ТРАНСПОРТ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА) И ЛОНДОНСКОЙ (ТРАНСПОРТ, ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА И ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ) КОНФЕРЕНЦИЙ (пункт 7 повестки дня)

Документация: ECE/AC.21/2001/5

54. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что первое - после проведения ее тридцать седьмой сессии, совещание Совместной специальной группы экспертов ЕЭК ООН - ВОЗ по транспорту, окружающей среде и охране здоровья

состоялось в Женеве 26 и 27 ноября 2001 года. Доклад о работе этого совещания содержится в документе ECE/AC.21/2001/5.

Секретариат напомнил о следующих конкретных приоритетах, которые надлежит реализовать и по которым на этом Совещании были приняты соответствующие решения:

- a) учет аспектов окружающей среды и охраны здоровья в рамках транспортной политики;
- b) стимулирование спроса на перевозки, не оказывающие неблагоприятного воздействия на здоровье и окружающую среду, включая, в частности, интернализацию внешних издержек;
- c) городской транспорт, включая, в частности, стимулирование перевозок общественным транспортом, езды на велосипеде и ходьбы пешком.

55. Она отметила, что второе совещание группы экспертов (18 и 19 марта 2002 года) содействовало проведению сессии WP.1, и указала, что на втором совещании высокого уровня, которое планируется провести 5 июля 2002 года в Женеве, будет принято, в частности, окончательное решение относительно возможности или невозможности разработки рамочной конвенции и издана декларация министров относительно встречи на высшем уровне "Рио+10", которая должна состояться в Йоханнесбурге в сентябре 2002 года.

56. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее о будущих изменениях в рамках последующей деятельности в контексте вышеуказанных конференций и сообщать ей о всем том, что могло бы оказать воздействие на работу WP.1. Напоминается, что со всеми документами, имеющими отношение к последующей деятельности в контексте этих конференций, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по следующему адресу: www.unece.org/poja.

СБОР И РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (пункт 8 повестки дня)

а) Национальные предписания в области безопасности дорожного движения

Документация: TRANS/WP.1/73 и Add.1; TRANS/WP.1/80; TRANS/WP.1/71/Rev.1; TRANS/WP.1/2002/1

57. Поскольку данный вопрос рассматривается только один раз в год на весенней сессии Рабочей группы, секретариат сообщил делегатам, что последняя информация о национальном законодательстве в области безопасности дорожного движения воспроизведена в документах TRANS/WP.1/73 и Add.1, о национальных предписаниях в области безопасности дорожного движения - в документе TRANS/WP.1/80 и о национальных методах подготовки кандидатов на получение водительских удостоверений категории А и В и о порядке их дальнейшего использования - в документе TRANS/WP.1/71/Rev.1.

58. Секретариат напомнил, что в январе 2002 года Отдел транспорта направил правительствам письмо с просьбой обновить таблицы, воспроизведенные в документе TRANS/WP.1/80, и указал, что обновленный вариант этих таблиц можно будет получить на сессии Рабочей группы, которая состоится весной 2003 года. Он обратился к странам, которые еще не передали свою информацию, с просьбой сделать это как можно скорее.

59. Информация, переданная правительством Российской Федерации, содержится в документе TRANS/WP.1/2002/1.

60. Представитель Италии сообщил WP.1 о принятии в его стране новых Правил дорожного движения, в которых содержатся новые положения, в частности, о водительских удостоверениях с системой штрафных баллов об использовании упрощенных правил управления мопедами, о взимании более значительных штрафов, о повышении предельной скорости движения на национальных автомагистралях (со 130 до 150 км/ч на автомагистралях, имеющих более двух полос движения), на скоростных дорогах (с 90 до 110 км/ч) и на городских автомагистралях (с 50 до 70 км/ч). WP.1 также была проинформирована о мерах, принятых Нидерландами, Польшей и Ирландией с целью запрещения эксплуатации в процессе вождения мобильных телефонов, которыми нельзя пользоваться без помощи рук. Представитель Норвегии отметил, что в его стране введены новые положения о водительских удостоверениях. Представитель США сообщила о мерах, принятых в ее стране с целью сокращения числа дорожно-транспортных происшествий по причине потребления алкоголя. Что касается представителя Чешской Республики, то он сообщил о вступлении в силу законодательства, регулирующего аспекты технического осмотра транспортных средств.

b) Обмен опытом в области безопасности дорожного движения

Документация: TRANS/WP.1/2002/2

61. Секретариат напомнил, что в соответствии с пожеланиями, выраженными при оценке итогов третьей Недели безопасности дорожного движения, он направил правительствам 8 января 2002 года факсимильное сообщение с просьбой представить следующую информацию:

- i) адреса средств массовой информации (печатных изданий, радиостанций, телевизионных станций), включая адреса электронной почты, по которым могут рассылаться пресс-релизы ЕЭК ООН и другие материалы по безопасности дорожного движения;
- ii) краткую информацию о национальных кампаниях по безопасности дорожного движения с использованием бланка, подготовленного с этой целью секретариатом, который можно извлечь из вебсайта Отдела транспорта по следующему адресу: <http://www.unecce.org/trans/roadsafe/rsquest.html>.

62. WP.1 ознакомилась с резолюцией правительства Финляндии относительно повышения безопасности дорожного движения, которая воспроизведена в документе TRANS/WP.1/2002/2.

ПРИМЕНЕНИЕ ИНФОРМАТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (пункт 9 повестки дня)

Документация: TRANS/WP.1/2001/15; TRANS/WP.1/2001/37; TRANS/WP.1/2002/9

63. На своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа приступила к обсуждению документа TRANS/WP.1/2001/15, переданного делегацией Германии, в котором основное внимание было уделено проблематике применения программируемых систем выбора адекватной скорости (ПСВАС) с точки зрения предписаний Венской конвенции о дорожном движении, и решила продолжить эту дискуссию в ходе своей тридцать восьмой сессии с учетом замечаний Швейцарии (TRANS/WP.1/2001/37) и документа, указанного делегацией Нидерландов, который воспроизведен в документе TRANS/WP.1/2002/9. WP.1 поблагодарила Нидерланды за представленный документ, в котором излагается ситуация, сложившаяся в Нидерландах и в других странах, описываются различные системы ПСВАС, которые могут использоваться, и содержится перечень вопросов, связанных с внедрением устройств программируемого выбора адекватной скорости.

64. На основе этих документов Рабочая группа решила, что, хотя речь идет о технической сфере, данный вопрос следует сохранить в повестке дня, поскольку он имеет существенное значение для безопасности дорожного движения и связан с соответствующими юридическими и политическими аспектами, и сделала вывод о важности участия WP.1 в работе, проводящейся по этому вопросу в рамках WP.29. В качестве первого этапа представитель МАЗМ предложил делегатам от WP.1 связаться со своими коллегами из WP.29 для обсуждения последствий внедрения саморегулируемых транспортных систем (СТС).

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ *(пункт 10 повестки дня)*

65. Ввиду отсутствия Председателя выборы должностных лиц были перенесены на тридцать девятую сессию WP.1. Рабочая группа поблагодарила обоих заместителей Председателя за то, что они поочередно выполняли обязанности Председателя в ходе тридцать восьмой сессии.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ *(пункт 11 повестки дня)*

66. Представитель ТЕА затронул проблемы использования временных знаков и высказал мнение о необходимости прогресса в данной сфере. WP.1 просила представителя ТЕА передать записку с изложением существующей ситуации.

67. Секретариат просил делегатов подумать о том, каким образом могут быть удовлетворены поступившие в начале сессии просьбы соответственно об учете аспектов безопасности (см. пункт 6) и о постановке задач по сокращению числа жертв на дорогах (см. пункт 2).

68. WP.1 была проинформирована о том, что Группа экспертов по юридическим вопросам проведет два совещания до и после сессии WP.1, запланированной на 23-26 сентября 2002 года, а именно: 20 и 27 сентября 2002 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ *(пункт 12 повестки дня)*

69. Перечень решений, принятых WP.1 на ее тридцать восьмой сессии и подготовленных секретариатом, был утвержден.

* * * * *

Приложение

ОПРЕДЕЛЕНИЯ МОПЕДОВ И МОТОЦИКЛОВ

Вопросник

Страна:

1) Желаете ли вы выделить "трехколесные транспортные средства" из категории "мотоциклов"

Да Нет

и использовать определение, предусмотренное Европейским союзом (см. TRANS/WP.1/2001/34)?

Да Нет

Комментарии:

.....

.....

.....

.....

2) Желаете ли вы включить в Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию о дорожном движении, определения "квадрициклов" и "легких квадрициклов"?

Да Нет

3) Если на вопрос 2 дан утвердительный ответ, то

a) Считаете ли вы, что квадрициклы являются "*механическими транспортными средствами*" по смыслу Европейского соглашения и Конвенции, например с точки зрения регистрации транспортного средства, водительского удостоверения, правил вождения и технических предписаний?

Да Нет

b) Каким образом, по вашему мнению, следует рассматривать "*легкие квадрициклы*" в Европейском соглашении, дополняющем Венскую конвенцию

i) в качестве "механических транспортных средств" (например, которые необходимо зарегистрировать и для управления которыми необходимо иметь водительское удостоверение)?

Да Нет

- ii) в качестве транспортных средств, приравненных к мопедам
(в соответствии с законодательством Европейского союза, т.е., например,
которые не нужно регистрировать и для управления которыми не нужны
водительские удостоверения)

Да Нет
