



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2006/10/Rev.1
25 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
Пятидесятая сессия
Женева, 7-10 ноября 2006 года,
Пункт 4 g) предварительной повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.1

Предложения ЕФЖДТП

Записка секретариата

Ниже приводятся предложения и замечания Европейской федерации жертв дорожно-транспортных происшествий (ЕФЖДТП), касающиеся глав 2 и 4. Также было рассмотрено приложение 8 к документу TRANS/SC.1/294/Rev.5.

Нумерация пунктов основана на нумерации пунктов в документе ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev3.

Пересмотр СР.1 (предложения, представленные ЕФЖДТП)

Изменения, внесенные в документ TRANS/WP.1/2004/10, выделены жирным шрифтом

Глава 2 Средства оказания воздействия на поведение на дороге

Введение

Поскольку большинство моторизованных средств транспорта могут потребовать от пользователей дорог предельного физиологического и психологического напряжения, огромное значение приобретает фактор поведения. Это объясняется еще и тем, что моторизованные транспортные средства, по всей видимости, обеспечивают мощность и скорость, выходящие за рамки целей просто перевозки.

Помимо правил поведения в условиях дорожного движения (глава 1), для обеспечения безопасности движения следует мобилизовать усилия ряда социальных институтов и мотивировать их участников. Формирование поведения водителей следует начинать в раннем возрасте, т.е. родителями, в начальной и средней школах (**2.1.3**) и в конечном счете в процессе подготовки водителей и в ходе экзаменов на получение водительских удостоверений (**2.1.1**). Заблаговременные шаги в деле обучения правилам дорожного движения будут безусловно способствовать формированию безопасного поведения в подростковом и более старшем возрасте.

Оказание первой медицинской помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий должно быть включено в программу подготовки не только профессионального медицинского персонала, но также и водителей (**2.1.2**).

Коммуникационные стратегии и информационно-просветительские кампании должны быть направлены на то, чтобы поддерживать знания водителей на уровне современных требований и обеспечивать их бдительность на дорогах. Они также должны мобилизовывать и мотивировать родителей, школы и другие социальные институты. Кроме того, они формируют осведомленность широкой общественности, что является необходимой основой для обеспечения надлежащей безопасности дорожного движения (2.2).

Безопасное поведение водителей должно обеспечиваться с помощью контроля, проводимого полицией, и санкций, налагаемых правоприменительными органами.

Особое внимание следует уделять водителям, которые умышленно нарушают правила. Следует поощрять разработку и использование всех технических средств для оказания помощи водителям в соблюдении правил (2.3).

Жертвы дорожно-транспортных происшествий, если они согласятся на это, могут оказать пользу в обучении и в просветительских кампаниях для доведения до общественности информации о тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий.

2.1 Обучение пользователей дорог

Вводная фраза:

В этом пункте содержатся требования, касающиеся специальной подготовки, позволяющей выдавать различные типы водительских удостоверений (**2.1.1**), требования к обучению для получения свидетельств о навыках оказания первой медицинской помощи медицинскими работниками и водителями (**2.1.2**); и вопросы общего обучения, **которое должно обеспечиваться** родителями, а также начальными и средними школами.

2.1.3 Обучение детей безопасному поведению на дорогах

Формирование у детей навыков собственной защиты является трудновыполнимой необходимостью и не должно влечь за собой какую-либо правовую ответственность родителей или детей. Однако эти первые шаги в обучении безопасности на дорогах будут способствовать формированию безопасного поведения в подростковом и более старшем возрасте.

Основные принципы безопасности на дорогах следует внушать детям с самого раннего возраста, с тем чтобы они знали, что означает безопасное поведение на дорогах. В этих целях следует принять необходимые меры, направленные на поощрение обучения детей безопасному поведению на дорогах и обеспечить, чтобы оно предоставлялось, по возможности, в соответствии с принципами и положениями, **закрепленными** в приложении 8 **настоящей резолюции**. При этом [в любом случае следует ориентироваться на возможности детей (например, обусловленные возрастом и уровнем развития) и] надлежит руководствоваться следующими принципами:

- a) Основная цель обучения безопасному поведению на дорогах состоит:

- i) в передаче знаний, необходимых для соблюдения правил дорожного движения и для безопасного поведения на дорогах и улицах;
 - ii) в обучении детей **подходу** к правильному и безопасному поведению в **конкретных** дорожно-транспортных ситуациях ~~в зависимости от~~ **возможностей детей (например, обусловленных возрастом и уровнем развития)**;
 - iii) в развитии чувства осознания важности и полезности **правил** и мер в области безопасности дорожного движения.
- b) Для того чтобы обучение безопасному поведению на дорогах было эффективным, оно должно проводиться на систематической и постоянной основе в дошкольных учреждениях, в начальных и средних школах, во время внешкольных мероприятий и в процессе послешкольного образования. Должны приниматься все меры по обеспечению активного участия детей в процессе обучения, по налаживанию сотрудничества с родителями и привлечению их к этой работе, с тем чтобы усилия родителей стали неотъемлемой частью процесса обучения детей, особенно в раннем возрасте.
- c) Обучение безопасному поведению на дорогах может проводиться не только в качестве отдельного предмета, но и как составная часть более общих задач, направленных на воспитание детей и подростков в духе уважения основных ценностей человека в его повседневной жизни. Кроме того, оно должно прививать молодым людям чувство уважения к разумному, осторожному и обдуманному поведению не только при вождении транспортного средства, но и в повседневной жизни, в особенности когда это касается других людей. Для того чтобы обучение имело максимальный воспитательный эффект, оно не должно ограничиваться изучением только правил дорожного движения, а должно охватывать, например, практические навыки, знание правил безопасности и положительное к ним отношение с точки зрения предметов технического характера, этики и социологии.
- d) Безопасность детей по пути в школу и из школы основана на аналогичных принципах и характерных особенностях во многих странах. Поэтому в качестве одной из тем в школьных учебных программах особое внимание следует уделять воспитанию детей в духе международного сотрудничества и дружбы.

Замечания по пункту 2.1.3 а) ii)

Правильное поведение не гарантируется даже в случае опытных взрослых (что доказывается тысячами дорожно-транспортных происшествий ежедневно), даже если взрослые осознают опасности и знают, как себя вести. Как же в таком случае мы можем ожидать правильного поведения от детей? Цель "обеспечить правильное поведение" лишь усугубляет ситуацию. Даже выражение "правильное поведение" представляется неудачным (в смысле сомнительности достижения такой цели), поэтому мы предлагаем первый более умеренный вариант-фразу "в формировании" и второй - слово "конкретный", исходя из того, что в качестве предметов для обучения подходят только четко определенные ситуации.

Не делается никакой ссылки на огромную важность и актуальность хороших примеров, подаваемых взрослыми своим детям и детям в целом: в данном контексте это имеет первостепенное значение, и об этом нельзя забывать независимо от того, идет ли речь о "воспитании" или о "воздействии на поведение".

Глава 4 Безопасность детей в условиях дорожного движения

Вводная фраза

Настоящая глава учитывает ответственность взрослых за обеспечение безопасности детей, принимает во внимание серьезную этическую проблему гибели и травмирования детей средствами транспорта и полностью соответствует Конвенции о правах ребенка.

Комментарии

В Конвенции о правах ребенка содержится четко выраженный призыв к взрослым и различным институтам нести ответственность за благополучие детей. Такая задача безусловно предполагает защиту детей от нарушений правил дорожного движения [...]. И очевидно, что обучение безопасному поведению (взрослых!) и профилактике нарушений должно начинаться в раннем возрасте, однако в соответствии с концепцией прав ребенка необходимо со всей четкостью разъяснять как взрослым, так и детям, что ответственность нельзя возлагать на последних.

Во вводной фразе делается ссылка на права ребенка, с тем чтобы облегчить толкование различных пунктов. Этот последний аспект представляется важным, в том числе с точки зрения судебных доводов при рассмотрении последствий дорожно-транспортного происшествия, когда судьи и адвокаты стремятся возложить ответственность на детей.

По пункту 4.4.2 с)

ЕФЖДТП предлагает исключить слова "или учеников старших классов" в третьей строке и "состоящей из учеников старших классов" в третьей и четвертой строках.

Обоснование

Во-первых, организованное патрулирование, проводимое детьми, подпадает под определение трудовой деятельности детей, причем трудовой деятельности с высокой степенью ответственности.

Во-вторых, даже если концепцию патрулирования учащимися можно поддержать, если не происходит никаких дорожно-транспортных происшествий, психологические последствия для учащихся старших классов будут необоснованно жестокими в случае гибели или травмирования учащихся более младших классов. По мнению ЕФЖДТП, оба сценария не совместимы с Конвенцией о правах ребенка.

Замечание

Только если гарантировать исключение судебной или психологической ответственности, меры, предложенные в главе 4 (особенно в пунктах **4.2.2 g)** и **4.2.1 a)**), не требуют никаких других изменений.

Приложение 8

В 2.1.3 делается ссылка на приложение 8 к СР.1. ЕФЖДТП рассмотрела это предложение и хотела бы высказать следующие замечания, комментарии и предложения (см. документ TRANS/SC.1/294/Rev.5).

Общие замечания

У нас есть основания предполагать, что результаты последних исследований (с 1995 года) позволяют говорить о необходимости изменения текста приложения 8 в отношении детей младшего возраста. Представляется очевидным, что организованное обучение поведению на дорогах явно противоречит принципам здорового развития чувства уверенности в себе и своих силах - качеств, которые необходимы для безопасного поведения в условиях дорожного движения. Такое противоречие, как представляется, носит внутренний характер и должно быть устранено с учетом Конвенции о правах ребенка. Обоснование см. в справочной литературе ниже.

Комментарий

Приложение 8 можно было бы разделить на часть 1 (пункты 1-9) и часть 2 (пункты 10-14), причем последний касается различных возрастных групп детей и представляется особенно проблематичным.

Предложения

По части 2 (пункты 10-14)

ЕФЖДТП предлагает по крайней мере полностью исключить пункт 11 и заменить его ссылкой на **ответственность и обязанность с точки зрения осмотрительного поведения тех, кто служит источником опасности**. Существует серьезная озабоченность по поводу иных пунктов, которые нельзя рассматривать без увязки с другими проблемами. Например: в пункте 12 упоминается об "осознании важности" (12.4), "знании основных правил дорожного движения" (12.1) и даже об "определении безопасных моментов" (12.5). Во-первых, "осознание" чего-либо представляет собой процесс, который развивается в несколько этапов и необязательно доводится до конца. Если этот термин использовать в данном контексте, то этапы следует определить более четко. Во-вторых, дети неодинаковы. Поэтому можем ли мы говорить: "Детям следует"? А что если некоторые из них не способны на это? В данном случае в предложении ЕФЖДТП делается ссылка на наименее развитых. И, в-третьих, осознание и знание не предохраняют взрослых от опасного поведения, а именно взрослые являются причиной дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом (и, кстати, создают чрезвычайно опасные автомобили). Пункт 12 также представляется чрезвычайно проблематичным по своей общей направленности. Без тщательного анализа подробные предложения не формулируются.

По части 1 (пункты 1-9)

Часть 1 представляется менее проблематичной, за исключением пункта 6, который необходимо изменить следующим образом:

6. Обучение безопасному поведению должно начинаться с дошкольного возраста. Необходимо стимулировать родителей к ~~принятию личной ответственности за обучение в~~ **[содействовать обучению]** своих детей с дошкольного возраста и продолжать такое обучение в процессе их взросления ~~для развития у них способности к самостоятельному передвижению, прежде чем разрешить им выйти на улицу без сопровождения.~~ Родителям следует давать необходимые им знания для участия в обучении своих детей безопасному поведению на дороге.

Обоснование:

Ответственность родителей представляется проблематичной. Что касается обучения, то нельзя быть уверенными в том, что родители будут делать это правильно. И, безусловно, есть родители, которые даже не способны на это. Что же тогда говорить о детях таких родителей? В связи с развитием способности к самостоятельному передвижению ЕФЖДТП полагает, что правильное "определение безопасных моментов" невозможно и, кроме того, не может быть проверено ни в отношении родителей, ни детей. (В Швейцарии, как и во многих высокоразвитых странах, многие родители сами отвозят своих детей в школу на автомобиле, не давая им возможности развивать способность к самостоятельному передвижению и ставя под угрозу других.)

Рекомендация

ЕФЖДТП рекомендует Рабочей группе организовать слушание, с тем чтобы изменить текст приложения 8 в целом в отношении прав ребенка с учетом проведенных в последнее время исследований.

Справочная литература (только на английском/немецком языках):

Hüttenmoser, Marco (1995): Children and Their Living Surroundings. Empirical Investigations into the Significance of the Living Surroundings for the Everyday Life and the Development of Children, In: Children's environments, Vol. 12, Number 4, pp. 403-413.

Hüttenmoser, Marco (2004): Was Kinder bewegt. Eine Analyse aktueller Forschungsergebnisse, In: Gugerli-Dolder, Barbara; Hüttenmoser, Marco und Petra Lindenmann-Matthies: Was Kinder beweglich macht, Zürich.

Hüttenmoser Marco (2005): Was heisst kindergerechte Sicherheitspolitik? In Verkehrszeichen 4/05, S.25-29.
