

**ЕВРОПЕЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА  
СОВЕТ МИНИСТРОВ**

*Неофициальный перевод с английского*

**Совет министров**

**Council of Ministers**

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ**

**КЛЮЧЕВЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ЕКМТ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**ROAD TRANSPORT**

**ECMT KEY RECOMMENDATIONS ON ROAD SAFETY**

*Данный справочный документ представлен в порядке информации к пункту 4 "Автомобильный транспорт" предварительной повестки дня Бухарестской сессии Совета Министров.*

*В нем собраны все Резолюции и Рекомендации, одобренные Министрами ранее по этой теме и составляющие тем самым "свод законов" ЕКМТ в области дорожной безопасности.*

*На базе этого набора Рекомендаций было решено перейти ко второй стадии обзора, который должен рассмотреть, как их осуществила каждая страна – член ЕКМТ.*

**Ключевые Рекомендации по Дорожной Безопасности**

	Страница
<i>Резолюция N 37</i> об обучении водителей [CM(78)17].....	3
<i>Резолюция N 38</i> о ремнях безопасности [CM(78)18].....	6
<i>Резолюция N 40</i> о мерах, требуемых для улучшения дорожного движения в ночное время [CM(79)8] .....	9
<i>Резолюция N 45</i> о мерах улучшения неотложной помощи в дорожном движении [CM(83)20].....	12
<i>Резолюция N 48</i> о путях влияния на поведение людей ради повышения безопасности [CM(86)16].....	14
<i>Резолюция N 54</i> о внедрении и использовании ремней безопасности на задних сидениях автомобилей и более безопасной перевозке детей и взрослых. [CM(88)29] .....	16
<i>Резолюция N 56</i> о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности [CM89)37] .....	18
<i>Резолюция N 92/3</i> о децентрализованной политике дорожной безопасности [CEMT/CM(92)4/REV] .....	20
<i>Резолюция N 93/4</i> о грузовиках и безопасности дорожного движения {CEMT/CM(93)4/FINAL] ....	22
<i>Резолюция N 93/5</i> об употреблении спиртных напитков как факторе в дорожных происшествиях.[CEMT/CM(93)5/FINAL] .....	24
<i>Резолюция N 94/1</i> о вождении в погодных условиях плохой видимости [CEMT/CM(94)4].....	26
<i>Рекомендации/Заключения</i> о снижении скорости [CEMT/CM(96)1/FINAL].....	28
<i>Резолюция N 97/5</i> о велосипедистах [CEMT/CM(97)11] .....	32
<i>Рекомендация</i> об уязвимых пользователях дорогами - пешеходах [CEMT/CM(98)19/FINAL] .....	34
<i>Резолюция N 99/5</i> об уязвимых пользователях-водителях мопедов и мотоциклистах [CEMT/CM(99)17/FINAL].....	38
<i>Решение N 99/4</i> о распространении информации по дорожной безопасности [CEMT/CM(99)16/FINAL].....	40

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 37 ОБ ОБУЧЕНИИ ВОДИТЕЛЕЙ

[CM(78)17]

Совет Министров Транспорта на сессии в Брюсселе 31 мая-1 июня 1978 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад Комитета Заместителей Министров об обучении водителей;

**ССЫЛАЯСЬ** на доклады Исследовательских групп ОЭСР по автотранспорту S8, S10 и S13 по следующим темам:

- Дорожные происшествия с участием молодых водителей (март 1975 г.);
- Подготовка водителей (март 1976 г.);
- Предотвращение аварий с участием пользователей двухколесными транспортными средствами (август 1977 г.);

**С УЧЕТОМ** подготовленного ЕЭК ООН соглашения о минимальных требованиях к выдаче и действию водительских прав (1 апреля 1975 г.);

### **ПОЛАГАЯ:**

- что теоретическая и практическая подготовка водителя всегда должна быть существенным элементом политики дорожной безопасности;
- что, как показывает анализ дорожных происшествий в странах-членах ЕКМТ, на начинающих молодых водителей (в возрасте до 25 лет, располагающих правами менее трех лет) приходится непропорционально большая доля аварий по сравнению с остальными водителями (в два-четыре раза выше среднего показателя в зависимости от конкретной страны) и что в странах-членах эта группа составляет 85 процентов всех начинающих водителей;
- что столь высокая доля в дорожных происшествиях объясняется неопытностью в сочетании с юношеской склонностью к риску;
- и что более пристальный анализ выявляет такие типичные категории происшествий с участием молодых начинающих водителей, как выезд за пределы дорожного полотна и столкновение при обгоне;

### **СЧИТАЯ ТАКЖЕ:**

- что нынешнее преподавание начинающим водителям направлено скорее на подготовку к экзамену по вождению, чем на подлинное теоретическое и практическое обучение безопасному вождению, а само содержание экзамена по вождению не обеспечивает в должной мере дорожную безопасность;
- что выдача водительских прав в настоящее время ошибочно рассматривается как удостоверяющая завершение водителем обучения безопасному вождению, тогда как в действительности он вступает в период повышенного риска, в течение которого

постепенно приобретает опыт, необходимый для безопасного вождения в разнообразных дорожных ситуациях;

- что было бы также полезным изучить условия, при которых водителю, осужденному за серьезное нарушение правил движения, можно вновь доверить управление транспортным средством;

**ПРИДЕРЖИВАЕТСЯ МНЕНИЯ:**

- что содержание водительских курсов и экзаменов по вождению должно сводить к минимуму продолжительность периода повышенного риска, следующего сразу за получением водительских прав;
- что подготовка водителя должна носить всеобъемлющий характер, включая, в интересах обеспечения ее эффективности, тренировку по ситуациям риска и предотвращению опасности для различных категорий пользователей автодорогами;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам ЕКМТ

**1. В отношении обучения будущих водителей**

- a) заявить, что безопасность должна быть первостепенной целью обучения начинающих водителей; что в дополнение к выработке у них навыков вождения и формальному изучению правил дорожного движения такое обучение должно прежде всего способствовать тому, чтобы они думали и вели себя так, чтобы быть в состоянии управлять транспортным средством как можно безопаснее;
- b) соответственно пересмотреть содержание курсов для водителей, зачастую излишне ориентированных только на сдачу экзамена по вождению;
- c) включить в теоретическое и практическое обучение начинающих водителей основные риски, с которыми сталкиваются различные категории участников дорожного движения, а также навыки, необходимые для того, чтобы, во-первых, избегать таких рисков и, во-вторых, преодолевать их, если подобные ситуации возникают;
- d) обеспечить практическую подготовку, гарантирующую, что в надлежащий момент водитель будет способен управлять автомобилем на трассах с интенсивным движением, в ночное время и в условиях плохой видимости;
- e) относиться к обучению водителя и экзамену по вождению как единому целому, которое должно на деле отвечать изложенным выше соображениям дорожной безопасности;
- f) совершенствовать существующие методы обучения водителей и с этой целью содействовать привитию основных навыков обращения с автомашиной, а на специальных трассах вне общественных автодорог также тренировке реакции на риски, поощрять более широкое использование аудиовизуальных пособий;
- g) наряду с традиционным преподаванием в виде серии уроков, опробовать и внедрять новые подходы к обучению, в частности предусматривающие регулярные курсы с современными методами обучения и оборудованием.

**2. В отношении школьного просвещения по тематике дорожной безопасности**

- стимулировать в школах просвещение по вопросам дорожной безопасности, как рекомендовано Второй совместной конференцией ЕКМТ и Совета Европы в 1971 году;
- в этой связи прививать детям, в том числе в дошкольном возрасте; начальное представление об основах дорожного движения, постепенно обучать их нормам поведения в качестве пешеходов и водителей двухколесных транспортных средств; в средней школе обеспечить первичные навыки дорожного движения с упором на использование двухколесных моторных средств.

**3. В отношении обучения водителей после получения прав**

- предусматривать для начинающих водителей дальнейшее обучение для искоренения наиболее серьезных ошибок в управлении транспортными средствами;
- постепенно распространить эту методику на всех водителей, чтобы они могли периодически проходить полезные новые курсы;
- рассмотреть вопрос, не следует ли обязать водителей, лишенных прав за серьезные нарушения дорожного движения, проходить, в частности, дополнительный курс обучения, чтобы способность к безопасному вождению могла быть подтверждена до возобновления их водительских прав; рассмотреть, какое дальнейшее специальное обучение могло бы охватить наиболее часто встречающиеся виды серьезных нарушений правил движения, особенно управление автомобилем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

**4. В отношении преподавателей автошкол и инструкторов вождения**

- обеспечить тщательную подготовку преподавателей автошкол и экзаменаторов по тематике дорожной безопасности;
- предусмотреть курсы или семинары повышения квалификации для действующих преподавателей и экзаменаторов;
- рассмотреть возможность постепенной координации их профессионального обучения на общеевропейском уровне;

Кроме того, в более общем плане **РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам:

- постепенно внедрять всеобъемлющую и взаимоувязанную систему подготовки водителя - начиная с детского сада вплоть до получения водительских прав и даже после – с главной целью обеспечить, что поведение пользователя автодорогами в современных условиях движения будет максимально и устойчиво соответствовать требованиям дорожной безопасности;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей держать в поле зрения выполнение мер, рекомендуемых в настоящей Резолюции.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 38 О РЕМНЯХ БЕЗОПАСНОСТИ

[СМ(78)18]

Совет Министров Транспорта на сессии в Брюсселе 31 мая - 1 июня 1978 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад Комитета Заместителей о влиянии обязательного применения ремней безопасности;

**ССЫЛАЯСЬ** на Резолюцию N 28 от 14 июня 1973 по проблеме ремней безопасности;

### **УЧИТЫВАЯ:**

- что практически во всех странах-членах ЕКМТ эффективность ремней безопасности более не подвергается сомнению;
- что 14 стран-членов приняли меры по обязательному использованию ремней в соответствии с Резолюцией N 28;
- что эти решения внесли значительный вклад в снижение числа смертных случаев и травм на дорогах, отмечаемое в большинстве стран-членов в последние годы;
- что обязательное применение ремней безопасности является одной из наиболее рентабельных мер, которые могут быть приняты в интересах дорожной безопасности;
- что ни в одном государстве-члене ЕКМТ конституция, как представляется, не препятствует обязательному использованию ремней безопасности;
- что натяжные инерционные ремни с креплением в трех точках (то есть типа, который в настоящее время считается наиболее удобным) сейчас весьма широко распространены во многих странах-членах;
- что, как показали различные исследования в нескольких странах-членах, при правильном применении ремней безопасности находящимися в автомобиле по меньшей мере наполовину снижается риск их гибели в дорожных происшествиях и весьма заметно - тяжесть травм;
- что по данным упомянутых исследований риск гибели или травмы заметно возрастает при столкновении на повышенных скоростях;
- что, без сомнения, в случае столкновений на очень высоких скоростях даже ремни безопасности не могут гарантировать автомобилистам действенную защиту и, как следствие,
- нужно избегать движения на очень высоких скоростях;
- обязательное применение ремней безопасности и общие ограничения скорости дополняют друг друга в плане повышения безопасности на дорогах;

- что возражения против применения ремней безопасности по медицинским противопоказаниям относятся к исключительным случаям;
- что меры в пользу обязательного использования ремней безопасности стали широко выполняться, лишь когда этого в должной мере добивалась также полиция и с нарушителей стали в ограниченном размере, но в ускоренном порядке взиматься штрафы;
- что менее обязывающие меры, ограниченные рекомендацией о желательности применять ремни безопасности, обычно дают результат не более чем на 20-30 процентов невзирая на интенсивную информационно-рекламную кампанию; что этот показатель, как правило, довольно резко снижается с завершением кампании; что некоторые стимулы (например, звуковая и световая сигнализация в салоне автомобиля) могут оказаться полезными, но должны рассматриваться только как подспорье принуждению; что стандартное оснащение аварийным устройством незамедлительного высвобождения от ремня при повреждении его креплений по ходу несчастного случая могло бы дать автомобилистам ощущение большей безопасности и рассеять остающиеся на этот счет сомнения;
- что в некоторых странах при назначении компенсации после дорожного происшествия страховые компании и суды учитывают, пользовались или нет автомобилисты ремнями безопасности;

**ПРИДЕРЖИВАЕТСЯ МНЕНИЯ**, что целью политики каждой страны в этой области должно быть обеспечение в разумные сроки защиты ремнями безопасности всех едущих в автомобилях – за вычетом общественного транспорта и сравнительно ограниченного круга особых случаев;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам ЕКМТ:

1. продолжать вводить предписания об установке там, где это технически оправданно, ремней безопасности в новых транспортных средствах, предпочтительно ремней с тремя точками крепления, и постепенно распространять эти положения, в частности:
  - на задние сидения частных автомобилей<sup>1</sup>,
  - на легкие коммерческие транспортные средства,
  - на более поздней стадии - на иные категории коммерческих автомобилей;
2. поощрять оснащение автомобилей натяжными инерционными ремнями с тремя точками крепления как более удобными и, следовательно, легче внедряемыми;
3. придерживаться и впредь на национальном уровне принципа обязательного применения ремней<sup>1</sup>, поскольку он обеспечивает намного более широкое исполнение, чем всего лишь рекомендации на сей счет, хотя бы и сопровождающиеся интенсивными информационно-рекламными кампаниями;
4. считать, что обязательное использование ремней безопасности должно относиться к едущим в автомобиле как в населенных пунктах, так и за их пределами;

<sup>1</sup> Делегация Италии по этому пункту воздержалась

5. обеспечить, чтобы полиция действительно проводила в жизнь применение ремней и по возможности предусмотрела небольшие, но скорые наказания;
6. продолжать информационно-рекламные кампании в пользу применения ремней безопасности даже если оно стало обязательным; возобновлять эти кампании, особенно когда заметно снижается исполнение такого предписания; в ходе обучения нормам дорожной безопасности в школе и на курсах водителей обращать внимание будущих пользователей транспортными средствами на важность применения ремней безопасности;
7. сделать обязательным использование ремней безопасности всеми, чьи возраст, физические данные и состояние здоровья позволяют это; отводить для детей, которых нельзя закрепить посредством ремней безопасности, задние сидения, если нет возможности обеспечить их подходящими специальными устройствами безопасности на передних местах;
8. поощрять установку в новых транспортных средствах звуковой или световой сигнализации, напоминающей автомобилистам о необходимости пристегнуть ремни, а также – при соответствующем прогрессе технического конструирования – установку аварийных устройств утвержденного образца для быстрого высвобождения из-под ремня, когда его стандартное крепление повреждено в ходе дорожного происшествия;
9. обеспечить как можно скорее принятие на национальном уровне решений об унификации соответствующими международными организациями технических стандартов, в особенности относящихся к креплению ремней; продолжать изучение путей повышения эффективности и надежности существующих ремней и любых устройств, позволяющих лучше приспособить их к физическим данным пользователей, постепенно продвигаясь к международной унификации конструкции ремня;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей следить за выполнением мер, рекомендуемых настоящей Резолюцией, и анализировать их последствия.



**РЕЗОЛЮЦИЯ N 40 О МЕРАХ, ТРЕБУЕМЫХ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ**

[CM(79)8]

Совет Министров Транспорта на сессии в Белграде 30-31 мая 1979 года,

**ОТМЕТИВ** с живым интересом текущие результаты исследований ОЭСР о повышении дорожной безопасности в ночных условиях;

**КОНСТАТИРУЯ**, что эта работа уже оправдывает целесообразность рекомендовать методы, которые, как можно ожидать, способны содействовать желаемым улучшениям;

**УЧИТЫВАЯ**, что количество дорожных происшествий в ночное время является особенно высоким в сопоставлении с интенсивностью движения; что число жертв таких происшествий составляет на дорогах большинства стран Северной и Центральной Европы около половины, а стран Средиземноморья - от одной шестой до трети всех смертных случаев;

**УЧИТЫВАЯ**, что показатель травматизма и смертных случаев в пересчете на единицу транспортных средств и километр пути может ночью превышать соответствующие цифры, относящиеся к дневному времени, в два раза и даже более;

**УЧИТЫВАЯ** в особенности, что:

- в большинстве стран незащищенные пользователи автодорог (пешеходы, водители и пассажиры двухколесных транспортных средств) чаще фигурируют в ночных происшествиях;
- сравнительно большим является количество ночных аварий одиночных транспортных средств, в особенности на сельских дорогах;
- некоторые виды аварий, например связанные с алкоголем, чаще случаются ночью, чем днем;

**ИМЕЯ В ВИДУ**, что частота и степень тяжести ночных дорожных происшествий подвержены воздействию множества факторов, которые можно классифицировать как:

*внешние факторы*, которые характеризуются:

- отсутствием естественного (дневного) освещения, что сужает для пользователей дорог возможности визуального наблюдения;
- метеорологическими воздействиями (туман, дождь, снег, лед), имеющими в ночное время свои особенности;

*связанные с движением факторы*, такие как:

- транспортный поток (часы пик могут иметь место как в дневное, так и в ночное время в зависимости от климата, географической широты и сезона; с другой стороны, движение поздней ночью обычно менее интенсивно);

- состав потока (пропорции между различными видами транспортных средств и т.п.), который меняется со дня на ночь и различается в сельской местности и в городах;
- наполнение транспортного средства, которое ночью зачастую выше;

*поведенческие факторы*, такие как:

- алкоголь;
- скорость (ночью средняя скорость имеет тенденцию возрастать, чаще встречаются случаи значительного превышения скорости);
- усталость;
- цель поездки (пункт назначения и специфика поездок обычно отличаются от дневных, ночные нередко осуществляются по более дальним и менее знакомым маршрутам);

**ПОЛАГАЯ**, что обучение водителей не уделяет должного внимания проблемам вождения в ночное время;

**ПОЛАГАЯ**, что число дорожных происшествий в ночных условиях можно сократить соответствующими мерами;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам осуществить следующие меры:

#### **1. Меры по снижению воздействия внешних факторов**

- При строительстве новых дорог и модернизации существующих:
  - предусматривать такие ориентиры для водителей, как дорожная разметка и маркировка (с использованием материалов, заметных ночью даже в дождливую погоду), а также освещенные или светоотражающие указатели;
  - уделять пристальное внимание другим аспектам дорожной сети, связанным с ночными условиями: выбор материалов для покрытия, обеспечение общественного электроосвещения, особенно в городах, на пешеходных переходах, городских трассах с интенсивным движением, сельских перекрестках, в других местах повышенного риска;
- там, где это возможно, отводить для велосипедов и мопедов специальные полосы или дорожки и включать их в объекты транспортной инфраструктуры на стадии проектирования;
- пешеходов и пользователей двухколесных транспортных средств поощрять к тому, чтобы их можно было ясно видеть ночью, в частности за счет светлой одежды или, еще лучше, светоотражающих устройств;
- в соответствии с Венской Конвенцией о дорожном движении, ориентировать пешеходов в отношении пользования стороной дороги, по которой движется встречный транспорт, а если на этот счет уже имеется обязывающее предписание, - добиваться его исполнения;
- поощрять оснащение велосипедов и мопедов (светоотражающими шинами и т.л.), чтобы их было лучше видно сбоку, а также спереди и сзади;
- внедрять и регулярно проверять надлежащую настройку ближнего света фар по высоте, а также добиваться содержания в чистоте всех сигнальных огней автомобиля;

- ускорить ведущееся изучение возможных преимуществ использования фар в населенных пунктах в режиме низкого луча.

## **2. Меры по снижению воздействия поведенческих факторов**

- рассмотреть возможность усилить контроль за управлением транспортными средствами после употребления алкоголя, например; путем расширения программ тестирования водителей на трассе;
- позаботиться о надлежащем соблюдении ограничений скорости в ночное время, например, осуществляя надзор там, где обычно допускается превышение скорости;
- информацией о дорожных происшествиях в ночное время следует дополнять действующие схемы обучения и ориентировки пользователей дорогами, будь то пешеходы или водители:
  - в школе,
  - на курсах водителей, тщательно разъясняя специфические опасности для управления транспортным средством ночью и организуя уроки вождения в это время суток,
  - посредством информационных кампаний по подходящим темам, в частности о важности периодической проверки зрения водителями, имея в виду, что некоторые виды недостатков зрения могут объясняться определенными условиями освещенности.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 45 О МЕРАХ УЛУЧШЕНИЯ НЕОТЛОЖНОЙ ПОМОЩИ.В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

[СМ(83)20]

Совет Министров на сессии в Париже 24 ноября 1983 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о неотложной медицинской помощи в дорожном движении - [СМ(83)17];

**БУДУЧИ УБЕЖДЕН**, что качественное и количественное развитие неотложной помощи в дорожном движении способствовало бы повышению шансов выживания жертв аварий и облегчению последствий их травм;

### ОТМЕЧАЯ:

- что в большинстве стран-членов создана в последние годы обширная и действенная система неотложной помощи, которая вместе с тем нуждается в постоянном совершенствовании в свете новых знаний и технического прогресса;
- что более основательное обучение всех пользователей дорогами повысило бы эффективность неотложной помощи;
- что, вместе с тем, краткосрочное обучение быстро забывается и поэтому необходимо регулярно проводить курсы повышения квалификации;
- что профессиональные водители - как в частном, так и общественном секторах,- полицейские и пожарные должны по роду своей работы получать более всеобъемлющую подготовку для оказания неотложной помощи;
- что нельзя реально оказать неотложную помощь потерпевшим, не имея необходимого оборудования;
- что численность среднего медперсонала, выделенного для оказания первой помощи, многие страны считают недостаточной, а уровень его подготовки часто неодинаков в разных регионах или местностях;
- что неотложная помощь в сельских районах зачастую организована слабее и менее эффективна, чем в крупных городах;
- что выработка в странах стандартной документации способствовала бы координации мер неотложной помощи и выявлению любых недостатков;

### РЕКОМЕНДУЕТ

 Правительствам стран-членов ЕКМТ:

1. поддерживать и стимулировать осуществление мер по улучшению неотложной помощи в дорожном движении;
2. поощрять освоение всеми пользователями дорогами навыков скорой или первой помощи и обеспечить их регулярное обновление;

3. поощрять профессиональных водителей, полицейских и пожарных проходить более продвинутые курсы оказания неотложной помощи и, где необходимо, предоставлять им такую возможность;
4. поощрять оснащение всех транспортных средств, за исключением двухколесных, набором первой помощи с конкретно установленным минимальным содержанием, которое должно быть надлежащим образом дополнено у водителей, упомянутых выше в пункте 3;
5. где необходимо, увеличить численность среднего медицинского персонала и стандартизировать соответствующую профессиональную подготовку;
6. где необходимо, повысить эффективность неотложной медицинской помощи за счет, прежде всего, совершенствования организации этой системы в сельских районах и резервирования специального телефонного номера для всех срочных вызовов;
7. принять стандартную для всей страны документацию о предоставлении неотложной помощи.

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей продолжить усилия по совершенствованию неотложной медицинской помощи, использовать наработки других международных организаций, компетентных в данной области и в этой связи поощрять при необходимости сотрудничество стран – членов.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 48 О ПУТЯХ ВЛИЯНИЯ НА ПОВЕДЕНИЕ ЛЮДЕЙ РАДИ ПОВЫШЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

[ СМ (86) 16]

Совет Министров Транспорта на сессии в Париже 20-21 ноября 1986 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о путях влияния на поведение людей ради повышения дорожной безопасности [документ СМ(86)15];

**ПОЛАГАЯ**, что невзирая на прогресс, отмечаемый за последние годы, Правительства должны продолжать усилия для дальнейшего продвижения вперед в улучшении дорожной безопасности;

**БУДУЧИ УБЕЖДЕН**, что политика дорожной безопасности не может иметь существенных и прочных результатов иначе как часть общих превентивных стратегий, которые основаны на одновременном совершенствовании поведения пользователей дорогами, конструкции и эксплуатационного обслуживания транспортных средств и качества инфраструктур, а также модернизации неотложной помощи пострадавшим в дорожных происшествиях;

**ОТМЕЧАЯ**, однако, что значительное большинство дорожных происшествий происходит из человеческих факторов и соответственно особый приоритет в дальнейшем должен принадлежать воздействию на человеческие факторы, ведущие к дорожным происшествиям;

### **ПРИЗЫВАЕТ СТРАНЫ-ЧЛЕНЫ:**

1. Совершенствовать их системы сбора и обработки данных о дорожных происшествиях, проводить более детальные исследования и обзоры, чтобы располагать достоверной базой для оценки роли человеческих факторов в дорожных происшествиях и намечать на этой основе подходящие превентивные и упреждающие меры и наказания в качестве средства влияния на поведение пользователей дорогами.
2. Уточнить тем самым степень важности таких основных зависящих от поведения людей причин дорожных происшествий, как превышение скорости, вождение в нетрезвом состоянии, опасное маневрирование и игнорирование сигналов светофора и дорожных знаков.
3. Реализовать в полном объеме предшествующие Рекомендации в отношении ограничений скорости, наказаний за вождение в нетрезвом состоянии, использования ремней безопасности и защитных шлемов с тем, чтобы сформировать комплекс обязательных требований - четких, взаимосвязанных и по возможности согласованных на международном уровне.
4. Поддерживать адекватный уровень контроля за движением, чтобы добиваться должного соблюдения правил дорожного движения, обеспечивая присутствие на дорогах достаточного числа сотрудников автоинспекции, в том числе за пределами пиковых периодов и на второстепенных трассах.
5. Содействовать в максимально возможной степени оснащению дорожных служб автоматическим оборудованием для фиксации нарушений, в особенности превышения скорости

или езды на красный свет; а также надежным аппаратом для установления факта употребления спиртных напитков.

6. Обеспечивать возможно скорое наложение соответствующего штрафа, как только установлен факт нарушения, и применение гибких процедур для наказания нарушителей, чтобы освободить суды от необходимости заниматься обременительной массой мелких проступков.
7. Широко использовать предоставляемые национальным законодательством возможности применения таких более отпугивающих наказаний в случаях угрозы безопасности других людей, как временное или постоянное лишение водительских прав, временное изъятие техпаспорта или временное запрещение пользования автомобилем.
8. Придавать широкую огласку операциям, имеющим целью отслеживать и наказывать чреватое опасностью поведение, а также служить средством сдерживания.
9. Совершенствовать систему обучения навыкам дорожной безопасности, обеспечивая их сквозную наработку с самого раннего возраста, в том числе и после получения водительских прав.
10. Поощрять в школах содержательное обучение основным правилам дорожной безопасности и нормам поведения, включая некоторый минимум практической тренировки.
11. Повышать качество преподавания в автошколах и уровень инструкторов вождения и экзаменаторов.
12. Изучить возможность введения ступенчатой системы подготовки водителей – особенно для перехода к более мощным типам мотоциклов - и организации административно-учебных учреждений для продолжения обучения будущих или начинающих водителей.
13. Поддерживать замыслы организации курсов продолжения обучения и повышения квалификации для водителей, особенно для признанных виновными в многократном нарушении правил.
14. Проводить среди пользователей дорогами информационные кампании о главных рисках и причинах ДТП и содействовать широкому распространению информации, особенно среди местных властей, занимающихся дорожной безопасностью организаций, учебных заведений, медицинского сообщества и страховых компаний; кроме того, предпринимать шаги для обеспечения ситуации, когда вступление в силу новых правил систематически сопровождается широкой информационной кампанией, нацеленной на пользователей дорогой.
15. Поощрять всевозможные вклады от частных компаний и организаций, занимающихся дорожной безопасностью, в повышение эффективности действий, предпринимаемых властями, и в уместных случаях помогать им расширять круг мер обеспечения безопасности, осуществляемых в пределах их компетенции.

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей следить за ходом событий в данной особо важной области, касающейся роли человеческого поведения в дорожных происшествиях, и в установленном порядке докладывать об опыте, накопленном странами-членами.

**РЕЗОЛЮЦИЯ N 54 О ВНЕДРЕНИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЗАДНИХ СИДЕНИЯХ АВТОМОБИЛЕЙ И О БОЛЕЕ БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ.**

[CM(88)29]

Совет Министров Транспорта на сессии в Париже 29 ноября 1988 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ:**

- Резолюцию N 28 от 14 июня 1973 года о ремнях безопасности;
- Резолюцию N 33 от 18 и 19 июня 1975 года о проблеме провоза малолетних детей на передних сидениях автомобилей;
- Резолюцию N 38 от 31 мая и 1 июня 1978 года о применении ремней безопасности;

**УЧИТЫВАЯ:**

- что эффективность ремней безопасности не может оспариваться и подтверждена многими научными исследованиями;
- что, как показывают эти исследования, использование ремней безопасности снижает риск гибели или травмы в автомобильной катастрофе по меньшей мере на 50 процентов в сравнении с ситуацией, когда ремни не применяются;
- что это существенное снижение риска относится к сидящим в автомобиле не только на передних, но и на задних местах;
- что пассажиры на задних сидениях, не пользующиеся ремнями безопасности, подвергают риску травматизма не только себя, в частности, например, в случае их резкого отбрасывания вперед, но и тех, кто на передних сидениях располагает такими ремнями;
- что эти сдерживающие устройства эффективны не только и исключительно для взрослых, так как аналогичные результаты могут быть получены и в отношении детей, если применяются ремни, соответствующие их возрасту, размерам и весу;

**ОТМЕЧАЯ:**

- что оснащение ремнями безопасности задних сидений новых автомобилей является обязательным пока еще не во всех странах;
- что несмотря на сдвиги в этом отношении за последние годы, лишь отдельные страны сделали обязательным применение подобных устройств для пассажиров на задних сидениях;
- что лишь несколько членов ЕКМТ или ассоциированных стран обязывают автомобилистов применять крепления для детей независимо от их возраста или места в машине; что такие приспособления используются недостаточно, поскольку по слишком распространенному,



но ошибочному мнению детям опасно ездить на передних местах, а на задних им обеспечена достаточная безопасность;

- что несмотря на подтвержденную высокую эффективность удерживающих устройств еще слишком часто их применение не является обязательным;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам ЕКМТ:

1. сделать обязательным оснащение задних мест легковых автомобилей ремнями безопасности;
2. как можно скорее принять четкие административные положения, по которым все пассажиры на задних сидениях автомобиля, как взрослые, так и дети, должны быть защищены адекватной удерживающей системой;
3. сделать также обязательной защиту детей на передних сидениях удерживающими устройствами, приспособленными к их размеру, весу и возрасту;
4. ограничить, насколько это возможно, круг лиц, освобожденных от пользования ремнями безопасности.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 56 О РЕКЛАМЕ, ПРОТИВОРЕЧАЩЕЙ ЦЕЛЯМ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

[CM(89)37]

Совет Министров Транспорта на сессии в Париже 22 ноября 1989 года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности,

**ОТМЕЧАЯ:**

- что в странах-членах ЕКМТ ежегодно в дорожных происшествиях гибнут более 65 000 человек;
- что анализ факторов, способствующих дорожным происшествиям, ясно показывает преобладающую роль поведения людей;
- что такое поведение тесно связано с образом автомобиля, сформированным в обществе, и может испытывать на себе значительное воздействие рекламы;

**БУДУЧИ УБЕЖДЕН**, что необходимо продолжать и, более того, наращивать усилия, добиваясь устойчивых изменений в поведении тех, кто пользуется автодорогами;

**ПОЛАГАЯ**, что любой позитивный сдвиг в поведении людей для начала требует повышения качества рекламы, которая не внушает водителям агрессивную, силовую или вредную для других пользователей дорогами линию поведения, а, наоборот, придает большее значение формам поведения, способствующим обеспечению безопасности на дорогах;

**РЕКОМЕНДУЕТ** правительствам стран-членов ЕКМТ:

1. обращать внимание производителей и импортеров автомашин и оборудования, производителей моторных топлив и масел, рекламных агентств и журналистов на опасности, которые могут ассоциироваться с рекламой, игнорирующей требования дорожной безопасности;
2. предложить им заключить или дополнить соглашения или иные договоренности для мониторинга содержания рекламных материалов, чтобы обеспечить соблюдение предварительно согласованного кодекса правил, совместимого с требованиями дорожной безопасности и, в более конкретном плане, побуждает их расценивать как ненадлежащую любую рекламу, чье содержание:
  - перевозит высокие показатели или мощность машины, изображает вождение автомобиля как спорт;
  - демонстрирует сцены автогонок с молниеносным разгоном и рекордными скоростями;
  - формирует потребности, не совместимые с безопасностью, либо внушает преувеличенные представления о таких личных ценностях, как превосходство, стремительность или сила;

- вселяет в водителя ложное ощущение безопасности, внушая, что особые технические характеристики (данного транспортного средства или его принадлежностей) позволят ему справиться с любой опасной ситуацией;
  - представляет или подсказывает с помощью незаметных приемов отдельные ситуации или факты, которые на деле не могут иметь место;
  - побуждает водителя преступать закон и нарушать основные правила осмотрительного вождения.
3. Просить производителей и импортеров автомашин и оборудования, производителей моторных топлив и масел, лиц, отвечающих за работу СМИ заменять наносящее ущерб содержание рекламных сообщений:
- объективной информацией, которая помогает ориентирующемуся на безопасность покупателю сделать разумный выбор;
  - нейтральными текстами и изображениями, которые ассоциируются с концепцией безопасности (например, интерпретируют устойчивость транспортного средства на дороге как фактор безопасности);
  - информацией о надежности, уровне потребления топлива и комфорта транспортного средства и о необходимости защищать окружающую среду;
  - сообщениями, которые способствуют развитию ответственности, терпимости и соблюдению правил;
  - сообщениями, демонстрирующими позитивные эмоциональные аспекты автовождения и удовольствие от гармонии с окружающей средой;
  - информацией, которая убеждает покупателя, что впечатление от его выбора – это образ осведомленного человека, который сознает свою ответственность, содействует повышению безопасности на дорогах и сохранению природной среды:
4. С учетом конкретных условий каждой страны поощрять рекламу, которая способствует безопасности на дорогах.
5. Рассмотреть возможность учреждения международного приза, который будет присуждаться за кампанию рекламы автомобилей, в наибольшей мере отражающую заботу о дорожной безопасности.

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей следить за выполнением мер, рекомендуемых в настоящей Резолюции.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 92/3 О ДЕЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ПОЛИТИКЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

[СЕМТ/CM(92)4REV]

Совет Министров Транспорта ЕКМТ на сессии в Афинах 11-12 июня 1992года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о тенденциях в политике дорожной безопасности;

**УЧИТЫВАЯ** все Резолюции, принятые ЕКМТ в связи с ориентацией политики дорожной безопасности, в особенности Резолюцию N 48 (1986) о путях влияния на поведение людей ради повышения дорожной безопасности и Резолюцию N 55 (1989) о дорожной безопасности;

**СЧИТАЯ**, что количество пострадавших от дорожных происшествий в странах-членах ЕКМТ является неприемлемым;

**ОТМЕЧАЯ:**

- что политика, проводимая в большинстве стран-членов с начала 1970-ых годов, обеспечила тенденцию снижения числа и дорожных происшествий, и пострадавших;
- что эта политика первоначально сосредотачивалась преимущественно и по отдельности на мерах административного регулирования, дорожной инфраструктуре и безопасности транспортного средства, а в последующем стала интегрировать все эти аспекты;
- что созданные структуры и степень участия правительств в выработке и проведении этой политики отличаются от страны к стране и никакая отдельно взятая модель не может быть рекомендована как пригодная для всех;

**ПОЛАГАЯ:**

- что предпосылкой эффективной политики является мобилизация всех заинтересованных лиц, в особенности наиболее близких общественности в качестве пользователей автодорогами, для реализации многообразной и скоординированной программы действий;
- что курс политики, принятый в настоящее время во многих странах, удовлетворяет это требование средствами, адаптированными к соответствующим административным структурам, и достигнутые результаты доказали его эффективность;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам продолжать и наращивать усилия по предотвращению дорожных происшествий, и в частности:

- наметить в количественном или качественном выражении достижимую, но честолюбивую цель, на которой можно было бы сфокусировать соответствующие мероприятия;
- принять любые законодательные меры, которые, возможно, еще требуются;

- сделать заботу о дорожной безопасности проблемой национальной важности и органической частью общей транспортной политики;
- продвигать комплекс мер с целью изменить поведение автомобилистов через просвещение, обучение и распространение информации, но также средствами эффективной политики принуждения к выполнению правил и наказаний за их нарушение, продолжая в то же время совершенствовать как инфраструктуру, так и транспортные средства с должным учетом любого взаимодействия между этими многообразными мерами;
- выявить всех возможных партнеров, от национального до местного уровня, включая выборных должностных лиц, представителей администраций и частного сектора, способных участвовать в этих усилиях по предотвращению дорожных происшествий;
- уполномочить эти органы вести совместную работу, каждый на своем уровне и с учетом собственной ответственности и области интересов, чтобы составить и осуществлять разнообразную и скоординированную программу действий;
- создать структуры, с помощью которых можно мобилизовать всех заинтересованных и обмениваться опытом;
- выработать инструменты для отслеживания и оценки такой политики.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 93/4 О ГРУЗОВИКАХ И БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

[CEMT/CM(93)4/FINAL]

Совет Министров ЕКМТ на сессии в Нордвике 26-27 мая 1993года:

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад CEMT/CM(93)3 о "Грузовиках и безопасности дорожного движения";

**СЧИТАЯ**, что улучшение дорожной безопасности является ключевым фактором в транспортной политике во всей Европе;

**ПОДТВЕРЖДАЯ** рост международных грузоперевозок и значительную роль в них автомобильного транспорта;

**ОТМЕЧАЯ**, что только интегрированная и многообразная политика дорожной безопасности, включающая все компоненты: водитель, транспортное средство, инфраструктура, обучение, правила, контроль, наказания, распространение информации, - может обеспечить дорожному движению оптимальные условия бесперебойности и безопасности;

### **РЕКОМЕНДУЕТ СТРАНАМ-ЧЛЕНАМ:**

#### **Статистика**

1. Совершенствовать сбор статистических данных по составу, объему и классификации движения грузовых автомобилей, имея в виду установить, какие конкретные меры следовало бы принять.
2. Согласовать статистику дорожных происшествий с целью международного сопоставления.

#### **Подготовка водителя**

3. Обеспечить, чтобы водителями самых крупных грузовиков были лица определенного уровня зрелости. Это требование можно было бы выполнить, обозначив минимальный возраст (например, 21 год), профессиональный стаж или соответствующую профессиональную подготовку (прохождение ученичества):
4. Ввести или продолжать выдвигать требование о полном медицинском обследовании до выдачи водительских прав, а также содействовать регулярным осмотрам в течение срока действия прав.
5. Согласовать критерии доступа к профессии с точки зрения предшествующей подготовки и выдачи водительских прав.
6. С участием экспедиторских фирм, федераций их владельцев и профсоюзов выработать подходящие формы профессионального подготовки и обеспечить более широкое распространение практики дальнейшего обучения и повышения квалификации.

#### **Техническое оборудование транспортного средства**

7. Содействовать более широкому внедрению таких предохранительных устройств, как ограничители скорости, а также приспособлений, которые увеличивают поле зрения водителя и делают автомобиль более заметным.
8. Способствовать исследованиям в этой сфере, также в отношении связи в автомобиле между водителями и органами управления движением.

### **Инфраструктура**

9. Развивать дорожную инфраструктуру для грузовиков в свете соответствующих требований и спецификаций, а также внедрять оборудования и материалы (ограждения, пористые поверхности и т.д.), которые облегчат проблемы совместного движения грузовиков и легковых автомашин.
10. Развивать вспомогательную инфраструктуру (площадки для отдыха и стоянки) для удобства водителей грузовиков, создавая тем самым более безопасные условия.
11. Рассмотреть с позиций безопасности автотранспорта возможность более эффективного использования в грузоперевозках инфраструктуры действующих железных дорог и внутренних водных путей;

### **Правила**

12. Согласовать критерии ограничений на движение грузовиков и исключений из них.
13. Рассмотреть целесообразность гармонизации всех правил поведения, а также продолжительности периодов управления грузовиком и отдыха на основе общепринятых определений понятий «вождение» и «отдых»<sup>1</sup>.

### **Наблюдение и штрафы**

14. Предоставить необходимые материальные и человеческие ресурсы, чтобы обеспечить оптимальную эффективность контроля и разнообразить проверки на дорогах или в экспедиторских компаниях, особенно в отношении соблюдения социальных норм.
15. Распространить ответственность в случае нарушений также на авторов инструкций и указаний.
16. Развивать между странами взаимную юридическую помощь и наращивать сотрудничество для уведомлений об отстранении от работы и соблюдения этих решений в международном масштабе.

### **Взаимодействие и информация**

17. Стимулировать обмен информацией между странами об условиях дорожного движения и состоянии безопасности, тех системах и устройствах обеспечения безопасности и аварийных мер, с которыми могут столкнуться водители грузовиков при международных перевозках.

---

<sup>1</sup> Германия и Великобритания внесли оговорку к этому положению, указав, что оно нарушает принцип субсидиарности, как он определен Европейским Сообществом..

18. Содействовать созданию климата дорожной безопасности в рамках экспедиторских фирм с участием организаций и объединений их владельцев.
19. Поддерживать любые превентивные меры или информационные кампании, которые конкретно затрагивают вопросы, связанные с грузовиками.

**ПОРУЧАЕТ КОМИТЕТУ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ** следить за выполнением настоящей Резолюции и доложить о его ходе в установленном порядке.



## РЕЗОЛЮЦИЯ N 93/5 ОБ УПОТРЕБЛЕНИИ СПИРТНЫХ НАПИТКОВ.КАК ФАКТОРЕ В ДОРОЖНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

[CEMT/CM(93)5/FINAL]

Совет Министров на сессии в Нордвике 26-27 мая 1993года:

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад "Употребление спиртных напитков как фактор в дорожных происшествиях";

### **ОТМЕЧАЯ:**

- что, как заявляет большинство стран, вождение в нетрезвом состоянии - один из их приоритетов с точки зрения политики дорожной безопасности;
- что потребление алкоголя, особенно среди молодежи, в большинстве стран является все еще высоким;
- что в некоторых странах до 40 процентов дорожных происшествий со смертельным исходом связаны с алкоголем и, хотя статистические системы совершенствуются, они все еще дают в целом заниженные данные о роли вождения в нетрезвом состоянии;
- что во всех странах в дорожные происшествия этого рода попадают преимущественно лица мужского пола из молодежных возрастных групп;
- что максимальный разрешенный уровень алкоголя варьируется от 0.2 г/л до 0.8 г/л для анализа крови и от 0.1 мг/л до 0.45 мг/л для респираторной пробы;
- что в 40 процентах стран единственным юридическим доказательством все еще остается анализ крови;
- что вождение в нетрезвом состоянии - главным образом структурная и социальная проблема;
- что несмотря на вредные последствия приема некоторых лекарств и наркотиков (одновременно с алкоголем или без него) для способности управлять автомобилем, масштабный системный обзор этих воздействий до сих пор не производился;
- что в некоторых странах-членах действует система типографского обозначения предупредительного символа на упаковке лекарств, могущих сказаться на способности водить автомобиль, особенно если их принимают наряду с алкоголем, и что Рекомендация по этому конкретному вопросу была единодушно одобрена ЕЭК ООН в 1988 году;

**ПРИЗНАВАЯ**, что на национальном уровне определенная роль в антиалкогольных кампаниях принадлежит также Министрам, которые занимаются социальными вопросами, внутренними делами и здравоохранением.

### **РЕКОМЕНДУЕТ СТРАНАМ-ЧЛЕНАМ**

- последовательно и в полной мере реализовать предыдущие Резолюции (номер 12, 21 и 41), принятые в ЕКМТ, особенно в части:
  - создания эффективных систем сбора данных;
  - последовательной выработки положений, которые предусматривают более широкий диапазон взысканий в отношении лиц, управляющих автомобилем в нетрезвом состоянии;
  - принудительного направления на лечение по программам медицинской реабилитации;
  - проведения во взаимодействии с социальными и медицинскими учреждениями публичных кампаний для предотвращения вождения в нетрезвом состоянии;
- регулярно оценивать результаты действий в этой области;
- кроме того, странам-членам следует:
  - принять по возможности максимальный уровень алкоголя в крови в размере 0.5 г/л1 и установить аналогичный предельный показатель для респираторной пробы;
  - содействовать более активному применению алкогольных проб, при необходимости – принятием поправок в законодательство о признании респираторного теста приемлемым свидетельством, и обеспечить возможность разработки и применения средств контроля при отсутствии дорожного происшествия или нарушения правил движения либо их признаков;
  - обеспечить большую информированность водителей о дополнительных опасностях, связанных с употреблением некоторых препаратов и лекарств, особенно в сочетании с алкоголем;
  - поощрять и расширять также дальнейшие исследования в этой области, обеспечить положение, при котором новые правила и средства контроля вводятся на базе экспериментального испытания на местах;
  - обеспечить осуществление скоординированных и активных мер по предотвращению дорожных происшествий совместно с министерствами, которые занимаются вопросами употребления алкоголя, лекарств и наркотиков и эффектов их сочетания ;
  - поощрять систематическое внедрение типографского предупредительного символа на упаковке лекарств, могущих сказаться на способности водить автомобиль, особенно при приеме с алкоголем;

#### **ПОРУЧАЕТ КОМИТЕТУ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ**

- следить за исполнением настоящей Резолюции и доложить о нем в установленном порядке;

---

<sup>1</sup> Делегации Дании, Германии, Ирландии, Италии и Великобритании высказали оговорки в отношении этого уровня.

- продолжать работу по вопросу влияния лекарств и наркотиков на вождение автомобиля и в дальнейшем представить доклад по этой теме.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 94/1 О ВОЖДЕНИИ В ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ ПЛОХОЙ ВИДИМОСТИ

[СЕМТ/СМ(94)4]

Совет Министров ЕКМТ на сессии в Аннеси 26-27 мая 1994 года,

**ОТМЕЧАЯ**, что дистанция видимости имеет чрезвычайное значение для безопасности движения;

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о вождении в погодных условиях, ухудшающих видимость;

**ОТМЕЧАЯ**, что дистанция видимости сильно зависит от плохих погодных условий;

**УЧИТЫВАЯ**, что в дорожные происшествия при плохой погоде, особенно в тумане, зачастую вовлекается большое количество транспортных средств и, с особо тяжкими последствиями, грузовики;

**СОЗНАВАЯ**, что дорожные происшествия в этих обстоятельствах часто можно отнести на счет ненадлежащего поведения водителей;

**ОТМЕЧАЯ**, что технические средства могут в известной мере компенсировать плохой обзор;

**УЧИТЫВАЯ**, что гармонизация правил вождения при неблагоприятной погоде облегчила бы их усвоение и соблюдение водителями;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам ЕКМТ:

- принимать меры к обеспечению надлежащего поведения водителей в неблагоприятных погодных условиях; такие меры могли бы включать, например:
  - введение ограничений скорости, увязанных с дистанцией видимости;
  - запрещение обгона определенным категориям транспортных средств;
- обеспечить инструктаж о нормах поведения в этих специфических обстоятельствах не только в системе первичного обучения, но также в рамках профессиональной подготовки и повышения квалификации водителей;
- обеспечить такие визуальные средства, позволяющие водителям оценивать дистанцию видимости, как сигнальные маяки, дорожные заклепки и маркировки;
- предусмотреть предупредительные знаки и, при необходимости, устройства для местностей, где из-за погодных условий ухудшение видимости бывает особенно частым и серьезным;
- обеспечить максимальную эффективность оповещения автомобилистов, особенно о направлениях движения, посредством дорожных знаков и сигналов;
- обеспечить пользователей дорогами соответствующей информацией о состоянии движения и подлежащих соблюдению правилах безопасности, развивая средства

передачи данных в режиме реального времени, в том числе щиты со сменными сообщениями и радиоканалы;

- поощрять всеобщее оснащение транспортных средств задними противотуманными огнями, обеспечивая в то же время, чтобы их нельзя было принять за тормозные сигналы, и устанавливая конкретные условия их применения с обращением, тем самым, к компетентным организациям, в частности к ЕЭК ООН;
- содействовать оснащению транспортных средств оборудованием, обеспечивающим оптимальные и эффективные условия обзора (очистка окон от тумана и инея, скоростные дворники ветрового стекла и т.д.);
- наращивать информационные кампании по теме правил безопасности, подлежащих соблюдению всеми пользователями дорог, особенно с учетом наиболее уязвимых пользователей дорогами;
- продолжать исследования и развивать международное сотрудничество, особенно в отношении:
  - проблемы ограниченной видимости;
  - водонепроницаемых дорожных покрытий;
  - вспомогательных средств для водителя на базе новых технологий;
  - передачи в автомобиль информации для водителя;
  - датчики тумана и системы предварительного оповещения;
- разработать контрольные устройства для обнаружения нарушений в любых обстоятельствах;
- попытаться, приняв всеобщие меры, обеспечить их согласование повсюду в Европе.

**ПОРУЧАЕТ КОМИТЕТУ ЗАМЕСТИТЕЛЕЙ** обеспечить доведение доклада и принятых рекомендаций до всех правительственных ведомств и заинтересованных организаций и наблюдать за всеми последующими событиями в различных странах-членах ЕКМТ.

## РЕКОМЕНДАЦИИ/ЗАКЛЮЧЕНИЯ О СНИЖЕНИИ СКОРОСТИ

CEMT/CM(96)1/FINAL]

Совет Министров на сессии в Будапеште 29-30 мая 1996 года,

### УЧИТЫВАЯ:

- бесспорную роль чрезмерной или неадекватной скорости транспортных средств с точки зрения количества и степени тяжести дорожных происшествий;
- положительные последствия для дорожной безопасности в случаях, когда вводятся общие ограничения скорости либо снижаются действующие; и, наоборот, отрицательные последствия при повышении таких уровней без принятия эффективных сопутствующих мер;

### ОТМЕЧАЯ:

- расхождения в действующих правилах европейских стран, особенно в части общих ограничений скорости, вызывающие у участников международного автомобильного сообщения замешательство и определенные сомнения в достоверности существующих положений, что наносит ущерб дорожной безопасности;

### НАПОМИНАЯ, ЧТО:

- поведение водителя - главный определяющий фактор дорожной безопасности;
- просвещение, обучение, правила движения, дорожный контроль и система взысканий представляют взаимодополняющие средства влияния на это поведение, стимулируя водителей к более безопасному вождению, более строгому соблюдению правил дорожного движения и большему вниманию к другим пользователям дорогами;
- мероприятия по приданию транспортным потокам более спокойного характера и использованию более умеренных скоростей должны распространяться на транспортные средства, инфраструктуру и водителей;

**НАПОМИНАЯ** о различных рекомендациях, принятых ранее Советом Министров ЕКМТ,

### РЕКОМЕНДУЕТ:

- ввести общие ограничения скорости для всех категорий транспортных средств во всех дорожных сетях на уровне, который не только совместим с требованиями безопасности и охраны окружающей среды, но и воспринимается пользователями дорог как разумный<sup>1</sup>;
- в интересах повышения дорожной безопасности содействовать гармонизации общих ограничений скорости<sup>2</sup> на национальном и европейском уровне в отношении

---

<sup>1</sup> Делегация ФРГ выдвинула оговорку по данному пункту.

<sup>2</sup> Делегации Дании, Греции, Норвегии и Великобритании по этому пункту высказали оговорки.

однотипных сетей со сходными физическими характеристиками и эквивалентными функциями. С этой целью следует изучить уровень возможного согласованного общего ограничения скорости, который мог бы ориентироваться на следующие показатели :

- 50 км/час в населенных пунктах<sup>3</sup>,
- 120 км/час на шоссе<sup>4</sup>;

эти показатели соответствуют существующим в настоящее время средним потолкам. Они не исключают установления общих ограничений скорости на более низком уровне, когда этого требуют интересы управления движением либо обстоятельства – географические, погодные или технические условия – либо сохранения уже действующих ограничений;

## **РЕКОМЕНДУЕТ:**

### **в отношении дорожных сетей**

- классифицировать дорожные сети с учетом геометрической конструкции трасс и характера движения, то есть сквозного, местного и т.д.,
- приспособлять ограничения скорости в городских районах, где сосуществуют защищенные и уязвимые пользователи дорогами, к уровню, который стимулирует их безопасное взаимодействие, предусмотрев соответствующие положения в правилах дорожного движения и конкретные меры адаптации для создания в населенных пунктах или районах застройки зон с пониженной скоростью, например, 30 км/час,
- предусмотреть в ПДД возможность разрешать более высокие потолки скорости на городских трассах, используемых преимущественно для сквозного движения,
- предпринимать шаги, которые обеспечивают соответствующее инфраструктуре поведение водителя, особенно в плане соблюдения ограничений скорости, обозначая надлежащими знаками изменения в окружающей среде или функциональном назначении шоссе, в особенности на въезде в районы застройки.

### **в отношении информации для водителя**

- принять меры содействия управлению движением и развитию средств передачи информации водителям, в особенности с помощью систем телематики (комплексного использования средств связи и компьютерной техники), чтобы обеспечивать ориентировку водителей на маршруте и побуждать их вести себя сообразно преобладающим условиям движения,
- дорожным властям разработать дорожные знаки со сменяемыми сообщениями, которые могут использоваться для модификации ограничений скорости согласно преобладающему характеру движения и погодным условиям,

---

<sup>3</sup> Делегация Норвегии заявила оговорку по этому пункту.

<sup>4</sup> Делегация ФРГ заявила оговорку по этому пункту.

### **в отношении бортового оборудования**

- предпринимать усилия для обеспечения эргономической совместимости бортовых систем автомобилей с задачами дорожной безопасности,
- производителям транспортных средств оснащать все выпускаемые ими новые грузовые автомобили и средства общественного транспорта регулятором скорости,
- провести исследования своевременности и целесообразности разработки аналогичных устройств для других типов транспортных средств;
- поощрять добровольное применение регуляторов скорости<sup>5</sup>,

### **В отношении обучения водителей**

- первичное обучение должно с помощью соответствующих психологических приемов и методов преподавания внушать водителям чувство ответственности, которое будет стимулировать более строгое соблюдение ПДД и большее внимание к другим пользователям дорогами, особенно в плане скорости вождения,
- давать требуемую подготовку преподавателям автошкол и инструкторам, принимающим экзамены по вождению, из которых первые призваны обучать водителей, а вторые - проверять навыки и поведение водителей,
- постепенный доступ молодежи к управлению автомобилем осуществлять через систему мер, которая позволяет таким водителям приобретать опыт либо последовательно контролирует их показатели<sup>6</sup>,
- предпринимать усилия в поддержку программ повышения квалификации водителей, организуя соответствующие курсы дальнейшего обучения, которые включают углубленный анализ и обсуждение поведения водителя в плане общения,
- наращивать кампании по дорожной безопасности, в особенности нацеленные на темы скоростного режима и поведения водителя;
- действовать, особенно в отношении производителей автомобилей, в пользу исключения форм рекламы, превозносящих скоростные параметры машин либо содержащих положения, не совместимые с задачами безопасности движения.

### **В отношении принуждения к исполнению и взысканий**

- осуществлять на дорогах достаточное количество проверок, в частности скоростного режима, в качестве средства, сдерживающего водителей и убеждающего их в вероятности внешнего наблюдения в любой момент.
- повышать эффективность таких проверок

---

<sup>5</sup> Делегация Греции заявила оговорку по этому пункту.

<sup>6</sup> Делегация Дании заявила оговорку по данному пункту.



- создавая оборудование, которое является одновременно простым в изготовлении и обслуживании, для содействия указанным проверкам и обеспечения неоспоримости их результатов,
  - исключая для водителя, допустившего нарушение, возможность избежать судебного преследования,
  - запрещая применять устройства, способные обнаружить развертывание систем замера скорости;
- Усиливать сдерживающий эффект наказаний, например,
- соразмеряя строгость наказания с серьезностью нарушения, в частности с количественным показателем допущенного водителем превышения установленного предела скорости,
  - сокращая разрыв во времени между совершением нарушения и наложением взыскания,
  - вырабатывая такие альтернативные наказания, как, например, стажировка в больницах,
- содействовать проведению, в составе многократных нарушителей, курсов повышения квалификации, приспособленных к данному виду наказуемого поведения,
- развивать между государствами сотрудничество в судопроизводстве в случаях, требующих юридических мер.

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей наблюдать за реализацией настоящих рекомендаций, в частности, изучать возможности согласования общих ограничений скорости в интересах улучшения дорожной безопасности и в установленном порядке доложить вопрос с более конкретными предложениями.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 97/5 О ВЕЛОСИПЕДИСТАХ

[СЕМТ/СМ(97)11]

Совет Министров Транспорта на сессии в Берлине 21-22 апреля 1997года,

**РАССМОТРЕВ** доклад о безопасности велосипедистов [документ СЕМТ/СМ(97)12];

**ОТМЕЧАЯ:**

- что, хотя использование велосипеда в некоторых европейских странах уже находится на высоком уровне, оно возрастает сейчас во многих странах ЕКМТ,
- что многие страны определяют политику содействия пользованию велосипедом главным образом потому, что это неброское и невраждебное экологии средство передвижения представляет собой альтернативу другим видам транспорта, особенно в городских районах,
- что велосипедисты подвергаются гораздо большей опасности травм в дорожных происшествиях, чем другие категории пользователей дорогами, особенно в силу своей уязвимости;

**БУДУЧИ УБЕЖДЕН**, что любая политика стимулирования езды на велосипеде должна обязательно сопровождаться последовательной и эффективной политикой безопасности;

**ПРЕИСПОЛНЕННЫЙ РЕШИМОСТИ** осуществить необходимые меры для повышения безопасности пользующихся велосипедами и поощрять обходительное поведение всех участников движения;

**ПОЛАГАЯ**, что эти меры должны одновременно охватывать:

- нормативные аспекты,
- управление движением,
- инфраструктуру и необходимую взаимосвязь между инфраструктурой, ПДД, дорожными знаками и сигналами,
- технические аспекты транспортных средств,
- обучение и поведение велосипедистов и других участников движения;

**РЕКОМЕНДУЕТ** продолжать изучение потребностей велосипедистов и рисков, которым они подвергаются, для определения необходимых мер безопасности, в частности:

**в отношении управления движением:**

- придавать велосипедистам такое же значение, как и другим видам транспорта, при составлении планов поездок и транспортных потоков;

**в отношении дорожной инфраструктуры:**

- повсюду, где это необходимо, предусмотреть сплошные, без разрывов полосы движения или дорожки для обеспечения безопасности велосипедистов,
- уделять особое внимание строительству или модернизации инфраструктуры для велосипедистов; с этой целью им можно было бы выделить некоторые маршруты с применением, например, соответствующих покрытий, маркировок и дорожных знаков; обеспечить эффективную защиту, особенно на пересечениях, с помощью специальной оснастки (огни, расположенные в шахматном порядке, особая стоп-линия и т.д.);

**в отношении технических аспектов транспортных средств и систем безопасности:**

- для использования и продажи только надежных велосипедов и систем принять стандарты качества, относящиеся, например, к раме, осветительной и тормозной системам, детским сидениям или светоотражателям,
- предпринять необходимые шаги, чтобы от велосипедистов требовалось наличие надежной и эффективной системы освещения и отражателей для ночного времени, а также соответствующих погодных условий,
- поощрять велосипедистов пользоваться шлемом, отвечающим стандартам безопасности;

**в отношении поведения:**

- рассмотреть целесообразность введения минимального возраста для пользования велосипедом на шоссе,
- предоставлять детям обучение, ведущее к пониманию, что езда на велосипеде может быть опасной, и в частности обеспечивающее минимальное знание правил дорожного движения,
- разрабатывать стратегии в целях более тщательного соблюдения правил движения, включая обучение, распространение информации, просвещение пользователей, административные меры принуждения к соблюдению правил и наказания, с применением методов, мест и средств информации, подходящих для конкретной аудитории,
- привлекать к реализации этих стратегий всех заинтересованных партнеров, таких, как родители, школы, полиция, ассоциации пользователей дорогами и страховые компании,
- поощрять велосипедистов быть заметными в транспортном потоке, например, при помощи светлой или светоотражающей одежды,
- при обучении других пользователей дорогами, особенно при подготовке к экзамену по вождению; делать упор на осознание специфических проблем, с которыми сталкиваются велосипедисты,

**ОДОБРЯЕТ** предложения о поправках к Конвенциям ООН об автомобильном движении и о дорожных знаках и сигналах, в соответствии с руководящими принципами, изложенными в Приложении 2 доклада СЕМТ/СМ(97)12, и принимает решение направить их компетентным органам ЕЭК ООН для осуществления дальнейших шагов;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей распространить доклад и только что принятые рекомендации среди ответственных за их выполнение, направить компетентным органам ЕЭК ООН проект поправок к Конвенциям ООН об автомобильном движении и о дорожных знаках и сигналах для осуществления дальнейших шагов и обеспечить выполнение настоящей Резолюции.

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ОБ УЯЗВИМЫХ ДОРОЖНЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯХ - ПЕШЕХОДАХ**

[CEMT/CM(98)19/FINAL]

Хотя число пешеходов-жертв дорожных происшествий за последние двадцать лет сократилось и во многих случаях резче, чем для других категорий пользователей дорогами, в ряде стран-членов ЕКМТ на пешеходов все еще приходится существенная доля пострадавших. В частности, не было заметного улучшения в отношении наиболее подверженных риску детей, особенно самых маленьких, и пожилых граждан.

Перечень, приведенный в главе 1 исследования, свидетельствует, среди прочего, что огромное большинство несчастных случаев с пешеходами (девять десятых от общего числа жертв) происходит в районах застройки. Напротив, риск, что пешеход будет убит во время дорожного происшествия, в три-четыре раза выше за пределами населенных пунктов. Особое беспокойство вызывают несчастные случаи в ночное время или плохую погоду, так как они встречаются все чаще и к тому же эта проблема слабо изучена.

Когда речь заходит о безопасности пешеходов, жизненно важной представляется фактическая скорость в городских районах, где автомобильное движение и пешеходы сосуществуют. Во-первых, скорость серьезно влияет на способность автомобилистов замечать пешеходов и останавливаться в критической ситуации. Во-вторых, скорость является фактором, определяющим при наезде на пешехода степень тяжести травмы.

Критическая роль в дорожных происшествиях с участием пешеходов принадлежит поведению людей: водителей моторных средств транспорта, которые должны принимать в расчет возможные ошибки пешеходов, и самих пешеходов, которые должны уметь уживаться с другими пользователями дорогами, защищенными лучше и передвигающимися быстрее.

Кроме того, в последние годы наблюдались сдвиги в позиции потенциальных пользователей дорогами: современное общество досуга, поощряемое сокращением рабочего времени, побуждает людей больше заботиться о своем здоровье и потому больше ходить пешком. Оно также усилило тягу к мобильности, заставляя власти тщательнее учитывать этот фактор при формировании политики землепользования и принятии решений о том, где строить инфраструктуру.

В этой ситуации настоятельно необходимо продолжать на всех уровнях, - национальном и международном, - работу по повышению безопасности пешеходов, так как среди всех пользователей дорогами они наиболее уязвимы. Потребность в этой мобилизации зримо возрастает в силу того, что большинство европейских стран борется с проблемой старения населения, а проявляющиеся сегодня риски неизбежно возрастут в будущем, если с ними ничего не делать сегодня.

Совет Министров ЕКМТ на сессии в Копенгагене 26-27 мая 1998года,

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о безопасности пешеходов, приведенный в документе СЕМТ/СМ(98)17;

**С УЧЕТОМ** работы в этой области, проводимой другими международными организациями, в частности ОЭСР, которая в 1996 году опубликовала результаты изучения безопасности уязвимых пользователей дорогами в рамках ее Программы сотрудничества в исследовании автомобильного транспорта;

**СОЗНАВАЯ:**

- что безопасность пешехода представляет серьезную проблему, требующую всестороннего и последовательного подхода и радикальной перемены в поведении людей, чтобы обеспечить подлинное дружелюбие между различными пользователями дорогами;
- что эта безопасность требует такого подтверждения права на мобильность, которое принимает во внимание издержки дорожного движения и затрагивает мало обсуждавшийся аспект транспорта, а именно здоровье;
- важность органического включения проблемы безопасности пешехода во все решения, касающиеся транспортной политики на национальном и местном уровнях;

**ССЫЛАЕТСЯ** на предыдущие Резолюции, принятые ЕКМТ, прежде всего:

- Резолюцию N 34 от декабря 1975 года о безопасности пешеходов;
- Резолюцию N 40 от мая 1979 года о мерах, необходимых для улучшения дорожного движения в ночное время;
- Резолюцию N 50 от мая 1987 года о дорожной безопасности детей; и
- Резолюцию N 91/3 от мая 1991 года о повышении дорожной безопасности для лиц пожилого возраста;
- Рекомендацию СЕМТ/СМ(96)11/Final от мая 1996 года о снижении скорости применительно к ее ограничениям в городских районах,

**ОТМЕЧАЕТ**, что определенные положения этих резолюций все еще сохраняют актуальность, в том числе рекомендации странам-членам:

- «отвести безопасности пешеходов важную роль в их национальной политике дорожной безопасности; обеспечить с этой целью, что мерам, касающимся безопасности пешеходов, будет придаваться должный вес в их законодательстве, административных правилах и национальных программах действий и что для осуществления таких действий будут доступными адекватные ресурсы»;
- постоянно стимулировать «сооружение объектов, которые делали бы городские дороги заметно более безопасными для пешеходов»;
- «при строительстве новых и модернизации существующих дорог [уделять] пристальное внимание ...другим аспектам дорожной сети в ночных условиях, таким, как выбор

материалов покрытия, обеспечение освещения, особенно в городских районах, на пешеходных переходах, городских трассах с интенсивным движением, сельских перекрестках и в других опасных местах»;

- «[поощрять] пешеходов ... быть отчетливо заметными, в частности за счет светлой одежды или, еще лучше, светоотражающих устройств»;
- «в соответствии с Венской Конвенцией о дорожном движении [ориентировать пешеходов] использовать сторону дороги, отведенную для встречного движения, а если это уже предписано, [добиваться] соблюдения данного порядка...»;
- включать «в качестве составной части [инструктажа для пешеходов-] пользователей дорогами», особенно в школе, «упоминания о дорожных происшествиях в ночное время»;
- «вне жилых районов уделять особое внимание конструкции и расположению пересечений, используемых детьми, в частности вблизи школ и в местах, где дети часто появляются в транспортном потоке»;
- «информировать всех участников дорожного движения о трудностях, испытываемых в нем пожилым человеком, и напомнить им об их обязанностях в отношении таких людей»;
- «поощрять информационные кампании для привлечения внимания пожилых граждан к проблемам и рискам дорожного движения в форме прямых, основанных на фактах и недвусмысленных сообщений»;
- «особо учитывать нужды пожилых людей при проектировании или модернизации дорожной инфраструктуры...»;
- «что касается дорожной сети, [стремиться к] адаптации ограничений скорости в городских районах, где сосуществуют защищенные и уязвимые участники движения, к уровню, который способствует безопасному взаимодействию между ними»...

**ОТМЕЧАЕТ**, что формулирование принципов безопасности пешехода - не только цель транспортной политики, но и социальная проблема, поскольку все участники дорожного движения в тот или иной момент бывают пешеходами и преодоление грозящих им опасностей требует всеобъемлющего подхода как к инфраструктуре, так и к транспортным средствам и их пользователям;

**РЕКОМЕНДУЕТ** странам-членам:

*в качестве общей меры:*

- собрать данные, необходимые для более эффективной и регулярной оценки состояния безопасности пешеходов в дорожном движении, чтобы уточнить представления об этой проблеме;
- в отношении организации движения:
- при составлении планов поездок и транспортных потоков учитывать пешеходов наравне по важности с другими видами транспорта подобно тому, как это рекомендовано в Резолюции о велосипедистах [СЕМТ/СМ(97)11];

***в отношении инфраструктуры:***

- стремиться прежде всего создавать безопасную среду для пешеходов всякий раз, когда строится или модернизируется инфраструктура, положить этот подход в основу любого планирования землепользования и, в частности, снижать лимиты скорости в городских районах, где сосуществуют несколько более защищенные и, с другой стороны, более уязвимые участники движения, чтобы достичь более безопасного сочетания; в этом отношении особенно уместны принятые в 1996 году в Будапеште Рекомендации о снижении скорости;
- обеспечить эффективную координацию органов, отвечающих за планирование транспортных потоков и управление движением, включая во все плановые разработки безопасность пешеходов и с самого начала гарантируя увязку инфраструктуры, дорожных знаков и правил движения;
- привлекать к сотрудничеству местных жителей, чтобы своими предложениями они могли, начиная со стадии проектирования объектов, вносить вклад в повышение безопасности пешеходов;
- обеспечить должное содержание любых пешеходных мостов и подземных переходов и доступ к ним всех пользователей, в том числе отличающихся ограниченной подвижностью, и производить оценку рентабельности до рассмотрения любой новой инфраструктуры;
- уделять особое внимание безопасности пешеходов на наиболее уязвимых участках, в частности вокруг школ и на подходах к ним, а также в местах, где вероятны большие скопления пешеходов;

***в отношении моторных транспортных средств:***

- при проектировании легких или тяжелых транспортных средств реализовать все необходимые усовершенствования с тем, чтобы свести к минимуму для пешеходов последствия возможных дорожных происшествий; в частности, запретить на транспортных средствах опасные принадлежности, не требующиеся для пользования автомобилем;
- систематически обеспечивать оптимальный обзор движения во всех транспортных средствах, как для водителей, так и для пешеходов;
- поощрять организации, которые устанавливают и внедряют промышленные стандарты, к применению последних таким образом, чтобы увеличить безопасность пешеходов;

***в отношении пользователей:***

- постоянно наращивать внимание общественности к проблеме безопасности и к потребности в дружественном взаимодействии среди участников движения и особенно пешеходов как наиболее уязвимой категории;
- уделять в этом плане особое внимание обучению и образованию, начиная с раннего детства;



- содействовать большему осознанию теми, кто отвечает за транспортные вопросы в деловых кругах и на работе, важности обеспечения безопасности их транспортных средств с учетом возможных воздействий на уязвимых пользователей дорогой, в особенности на пешеходов;
- стимулировать людей в максимально возможной степени к ходьбе с учетом ее экономности и полезности для здоровья и окружающей среды;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей:

- направить доклад соответствующим подразделениям ЕЭК ООН, поскольку он содержит предложения о поправках к Конвенции 1968 года о дорожном движении, касающиеся поведения на пешеходных перекрестках и работ над конструкцией транспортных средств;
- держать в поле зрения события, связанные с безопасностью пешеходов, и в установленном порядке докладывать Совету.

## РЕЗОЛЮЦИЯ N 99/5 ОБ УЯЗВИМЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯХ - ВОДИТЕЛЯХ МОПЕДОВ И МОТОЦИКЛИСТАХ

[CEMT/CM(99)17/FINAL]

Совет Министров Транспорта на сессии в Варшаве 19 и 20 мая 1999 года:

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ** доклад о безопасности водителей мопедов и мотоциклистов [CEMT/CM(99)19];

**СОЗНАВАЯ** уязвимость тех, кто ездит на мопедах и мотоциклах, особенно из-за отсутствия у них внешней защищенности и в силу малозаметности для других пользователей дорогами;

**СОЗНАВАЯ** также потенциальное снижение безопасности пользователей двухколесными моторными транспортными средствами из-за общего увеличения транспортных потоков, в частности в городских районах;

**НАПОМИНАЯ** о предыдущих Резолюциях ЕКМТ о проблемах дорожной безопасности, касающихся двухколесных транспортных средств (Резолюция N 31 от 1974 года) и о безопасности пользователей двухколесными моторными транспортными средствами (Резолюция N 42 от 1980 года);

**ОТМЕЧАЯ:**

- разнообразие типов двухколесных моторных транспортных средств,
- широкий диапазон способов применения,
- совершенствование их технических возможностей, затрагивающее как безопасность, так и эксплуатационные показатели;

**УЧИТЫВАЯ** работу, проводимую по этой теме другими международными организациями, вне зависимости от того, представляют ли они пользователей, производителей или учреждения;

**ПРЕИСПОЛНЕННЫЙ РЕШИМОСТИ** принимать все необходимые меры для повышения безопасности пользователей мопедами и мотоциклистов и поддерживать дружелюбное поведение всех пользователей дорогами, как было заявлено в Берлине при принятии проекта Резолюции о велосипедистах [CEMT/CM(97)11];

**РЕКОМЕНДУЕТ:**

**В рамках общего подхода** для получения более полной картины по этой проблеме с опорой на статистику,

- внедрить более единообразную классификацию соответствующих транспортных средств,
- улучшить затем сбор данных об их количестве и типах дорожных происшествий.
- В части, касающейся транспортных средств,
- установить критерии классификации, достаточно ясные и сжатые для того, чтобы без затруднений отнести каждое имеющееся на рынке транспортное средство к одной из двух категорий – мопеду или мотоциклу,

- исключить, в соответствии с решениями, принятыми в Европейском Союзе, всякую возможность изменений с тем, чтобы к концу десятилетия флот двухколесных моторных транспортных средств во всех странах-членах ЕКМТ соответствовал установленной классификации,
- в большей мере учитывать в конструкции автомобилей и тяжелых транспортных средств проблемы столкновений с двухколесными моторными средствами,
- поддерживать исследования, направленные на обеспечение более безопасного пользования этими средствами,
- изучить целесообразность введения, как это делается в отношении других моторных транспортных средств, обязательного технического осмотра мопедов и мотоциклов.

***В части, касающейся инфраструктуры,***

- обращать особое внимание на смешанное движение с участием мопедов и мотоциклов по велосипедным дорожкам и умерить присутствие пользователей мопедами в зависимости от качества инфраструктуры и скорости мопедов,
- гарантировать стабильность двухколесных моторных транспортных средств в общем потоке за счет
  - хорошего качества покрытия и дорожных маркировок, и
  - особого сознания опасностей, которые могли бы исходить от вертикальных конструкций по сторонам дороги, когда мопеды и мотоциклы снижают скорость или меняют направление движения, и
- для мотоциклистов, на скоростных шоссе,
  - с одной стороны, препятствовать возникновению борозд и ремонтировать полотно, чтобы избежать образования щелей, и
  - с другой стороны, устанавливая разделители, которые будут менее опасными для мотоциклистов и их пассажиров.

***В части, касающейся обучения,***

- улучшать качество обучения в странах-членах путем обмена информацией о наилучших методах,
- сделать это обучение вождению доступным для подростков как можно раньше, утвердив курс вождения мопеда,
- распространить на все страны-члены постепенный доступ к вождению мотоциклов в зависимости от их мощности, имея в виду более безопасное поведение их водителей,
- до выдачи любых прав на вождение мотоцикла предусмотреть экзамен по практике в дополнение к уже существующему теоретическому;

***В части, касающейся пользователей дорогами,***

- добиваться постоянного учета ими трудностей двухколесных транспортных средств, которые должны понимать другие пользователи,
- поощрять их обеспечивать большую безопасность и быть более заметными за счет соответствующей одежды и обязательного использования дневных ходовых сигналов,
- поощрять их обеспечивать большую безопасность за счет регулярного и надлежащего ухода за своим транспортным средством;

- обеспечить должное использование стандартизированного шлема водителями и пассажирами двухколесных моторных транспортных средств<sup>1</sup>,
- обеспечить также, чтобы пользователи двухколесными транспортными средствами не подвергали опасности других, и принуждать их соблюдать правила движения и в особенности придерживаться отведенного места на дороге;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей

- разослать настоящие рекомендации всем, кто может их реализовать,
- следить за развитием ситуации вокруг данных категорий пользователей дорогами и докладывать Совету в установленном порядке.

---

<sup>1</sup> В Бельгии и Нидерландах – только для превышающих предел в 25 км/час.

**РЕЗОЛЮЦИЯ N 99/4 О РАСПРОСТРАНЕНИИ ИНФОРМАЦИИ ПО ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

[СЕМТ/СМ(99)16/FINAL]

Совет Министров Транспорта ЕКМТ на сессии в Варшаве 19-20 мая 1999 года:

**ОТМЕЧАЕТ** публикацию материалов Международного Семинара о распространении информации по дорожной безопасности, состоявшегося в Польше в 1997 году;

**ПОЛАГАЕТ**, что пользование дорогами и желание граждан путешествовать составляет не только право на передвижение, но прежде всего право на ответственное и безопасное передвижение;

**СЧИТАЕТ** поэтому, что распространение информации по дорожной безопасности - незаменимый инструмент обеспечения этой мобильности, особенно в условиях максимально возможной безопасности;

**СОЗНАВАЯ** тот факт, что огромное большинство дорожных происшествий вызвано недостатками в поведении пользователей дорогами;

**ЗАМЕЧАЕТ**, что, поскольку дорожные происшествия в растущей мере становятся фактом повседневной жизни, распространение информации может упускаться из вида;

**ПОВТОРЯЕТ** определенные элементы предыдущих докладов ЕКМТ и Резолюций, особо уместные в этом контексте:

- о путях влияния на поведение людей ради повышения дорожной безопасности [Резолюция N 48 - СМ(86)16]
- обмениваться опытом на международном уровне о проводимых кампаниях и предпринимаемых инициативах, в частности об используемых средствах распространения информации,
- усиливать сотрудничество и обмен информацией относительно оценки эффективности,
- выдвигать национальные цели, содействуя в то же время вариантам, приспособленным к региональному и местному уровням,
- о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности [Резолюция N 56 - СМ(89)37]
- любой позитивный сдвиг в поведении людей для начала требует повышения качества рекламы, которая не внушает водителям агрессивную, силовую или вредную для других пользователей дорогами линию поведения, а, наоборот, придает большее значение формам поведения, способствующим обеспечению безопасности на дорогах;

**СЧИТАЕТ**, соответственно, в духе Резолюции N 55 [СМ(89)17], что в этой связи желательно усиливать международное сотрудничество в рамках ЕКМТ посредством регулярного обмена информацией не только для максимального использования странами-членами

опыта друг друга, но и, сообразно характеру представляющих интерес вопросов, с целью достижения совместных решений в Совете Министров;

**ОТМЕЧАЕТ**, что, хотя распространение информации позволяет повышать дорожную безопасность, это не единственный путь влияния на пользователей дорогами, и его надо использовать не изолированно, а в сочетании с другими применяемыми средствами;

**ПОДЧЕРКИВАЕТ**, что стремление углублять осознание обществом проблемы дорожных происшествий должно носить систематический характер и необходимо поощрять печать, радио и телевидение к тому, чтобы каждый человек был более осведомленным о проблеме и чувствовал свою ответственность за безопасное поведение;

**ПОДДЕРЖИВАЕТ** все инициативы, идущие в этом направлении;

**РЕКОМЕНДУЕТ:**

- адаптировать подачу информации целевой группе, опираясь на рыночные принципы, в частности принцип добавленной стоимости, то есть обеспечивая как можно более полное достижение ожидаемого результата;
- значительно повышать шансы на успех за счет:
- постановки оперативных задач,
- поддержки проявляющихся позитивных подходов и моделей поведения ,
- стремления обеспечить, что адресованный той или иной целевой группе тезис доходит лично до каждого члена группы;
- рассматривать распространение информации как инструмент, который нужно использовать на систематической основе и который даст устойчивые результаты только в долгосрочной перспективе;
- оценивать результаты после каждой информационной кампании и инициативы, чтобы постоянно повышать качество таких кампаний и инициатив и их воздействие;
- все меры по обеспечению дорожной безопасности, будь то юридические, технические, психологические и прежде всего образовательные, подкреплять систематическими усилиями в сфере массовой информации;
- систематически включать информационные усилия также в среднесрочную и долгосрочную политику дорожной безопасности;
- обмен опытом между странами-членами ЕКМТ вести с целью способствовать тесным контактам между должностными лицами, ответственными за связи с общественностью, и повышать информированность целевой группы «пользователи дорогами»;

**ПОРУЧАЕТ** Комитету Заместителей следить за исполнением мер, рекомендуемых в данной Резолюции.