



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/1999/8
22 January 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

(Тридцать вторая сессия, 13-16 апреля 1999 года,
пункт 4 повестки дня)

ПЕРЕСМОТР СВОДНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ (СР.1)
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ (СР.2)

Представлено правительством Норвегии

Примечание: На своей тридцать первой сессии Рабочая группа просила правительства направить в секретариат любые замечания или предложения по сводному тексту СР.1, изложенному в документе TRANS/SC.1/294/Rev.5. Было также решено, что делегации представят письменные предложения по поправкам к сводному тексту СР.2, содержащемуся в документе TRANS/SC.1/295/Rev.3 (TRANS/WP.1/62, пункты 29-34).

Ниже секретариат приводит предложения, переданные правительством Норвегии.

* * *

**I. Пересмотр Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1)
(TRANS/SC.1/294/Rev.5)**

1. При изменении структуры СР.1 в соответствии с решением WP.1, принятым на ее тридцатой сессии, предлагается изменить нумерацию приложений 2 и 3 (приложение 2 должно стать приложением 3 и наоборот), поскольку нынешнее приложение 3 будет связано с рекомендацией, обозначенной меньшим порядковым номером (будущий номер 2.5.1), чем существующее приложение 2 (будущий номер 2.7).

2. Относительно рекомендации 3.6 (2). В соответствии с предложениями, принятыми на двадцать шестой сессии WP.1, было решено исключить пункт 2, в котором рекомендуется устанавливать на мотоциклах по меньшей мере одно зеркало заднего вида. Однако в докладе это отражено не было. Поскольку Конвенция о дорожном движении (пункт 47 приложения 5) не содержит требования об обязательном оснащении мотоциклов зеркалами заднего вида, представляется целесообразным исключить из СР.1 пункт 2 рекомендации 3.6.

**II. Пересмотр Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2)
(TRANS/SC.1/295/Rev.3, TRANS/SC.1/WP.1/1997/9)**

3. Относительно рекомендации 1.1. Правительство Норвегии предлагает упростить текст следующим образом:

"В тех случаях, когда водители трамваев, поездов или троллейбусов не обязаны соблюдать дорожные знаки, другие пользователи дорог в необходимых случаях должны быть извещены об этом отступлении от правил при помощи дополнительной таблички в соответствии с разделом H приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах".

4. Относительно прежней рекомендации 1.2. Большая часть текста прежней рекомендации 1.2 в настоящее время включена в Конвенцию. Однако та ее часть, которая связана со знаками, указывающими дополнительные полосы для тихоходных транспортных средств (1.2.5), включена не была. Хотя принцип использования полосы для тихоходного движения, обозначаемой знаком G, 3b 1/, в Конвенцию включен, возможность указания конца полосы для тихоходного движения (1.2.5.2) и окончания действия ограничения минимальной скорости (1.2.5.3) в ней не предусмотрена.

1/ Примечание секретариата: Прежний знак G, 3b, предусмотренный в СР.2 (TRANS/SC.1/295/Rev.2/Приложение 1), был изменен на знак E, 1b, включенный в Конвенцию с поправками, вступившими в силу 30 ноября 1995 года (E/CONF.56/17/Rev.1/Amend.1).

Поскольку в Норвегии принцип использования полос для тихоходного движения больше не применяется, вопрос о сохранении прежней рекомендации 1.2.5 (обновленной) в СР.2 Рабочая группа решает по своему усмотрению.

5. Относительно существующей рекомендации 1.2.

а) В тексте предлагается сделать следующую сноску на раздел E:

"Если считается, что при приближении к перекресткам, на которых движение регулируется, недостаточно иметь знак E,4, предусмотренный в разделе E приложения 1 к Конвенции ... и т.д."

б) По всей видимости, нет необходимости включать рис. 3 в приложение 1, поскольку рис. 3 в рекомендации 1.2 (или в других разделах в СР.2), не упоминается и рис. 3 идентичен знаку E,4, предусмотренному в Конвенции (который упоминается в рекомендации).

6. Относительно рекомендации 1.3. Текст рекомендации, касающейся подтверждающих знаков, следует упростить и исправить. Пункт а) не нужен, поскольку этот знак и форма знака описаны в Конвенции (приложение 1, раздел G). Пункт б) следует исправить, как это предлагается ниже. Что касается пункта с), то, как представляется, он не отвечает современным требованиям, поэтому WP.1 следует рассмотреть возможность его исключения или обновления. В случае исключения пункта с), а также пункта а), в этом пункте останется только упоминание о принципе, предусматривающем использование соответствующего цвета, что наталкивает на мысль о том, чтобы полностью исключить эту рекомендацию. Однако Норвегия считает, что данный принцип имеет важное значение. Если пункт с) не исключать, то в любом случае первое предложение следует изменить, как это предлагается ниже. На рассмотрение представляется следующее предложение:

Исключить пункт а), изменить нумерацию пунктов б) и с) на пункты а) и б), которые следует читать:

а) Цвет знака – Используется такой же цвет, который применяется для знаков – указателей направления.

б) Размеры знака – Размеры зависят от количества указываемой информации и размеров, утвержденных для знаков, предписанных для использования на рассматриваемой дороге. Если кроме названия ... и т.д."

7. Относительно рекомендации 1.5.

а) Первое предложение предлагается изменить следующим образом:

"Если дорога временно закрыта ... и т.д."

b) В пункте d) в первом предложении "приложение 3" следует исправить на "приложение 2", а во втором предложении вместо "приложение 1" следует читать "приложение 1 (G)".

8. Относительно рекомендации 1.6. Возникает сомнение в целесообразности сохранения этой рекомендации в существующем виде, главным образом потому, что применение данной рекомендации, связанной с принципами, принятыми в национальном законодательстве в отношении использования знака C,6, не совсем ясно. Эту проблему можно было бы решить посредством исключения указания конкретного предела, составляющего 4,30 м. В этом случае последнюю часть следует также исключить (часть, начинающаяся со слов "однако если национальным законодательством ..."). Кроме того, представляется ненужным использовать знаки объезда в дополнение к знаку C,6 в связи с каждым искусственным сооружением (с меньшей свободной высотой по сравнению с предписанной), в частности в случае постоянных искусственных сооружений. Предлагается следующий текст:

"Если искусственные сооружения имеют минимальную свободную высоту над проезжей частью меньше высоты, предписанной национальным законодательством, то должна быть предусмотрена соответствующая сигнализация".

9. Относительно рекомендации 1.8. Три знака, указывающие направление движения в пункт погрузки автомобилей на поезда для автотуристов, на поезда, следующие через туннели, а также на паромы, являются знаками - указателями направления, поэтому в соответствии с используемой в Конвенции структурой знаков их следует рассматривать в качестве "знаков категории G". Таким образом, следует предусмотреть возможность выбора между обозначениями темного цвета на светлом фоне, как это предписано в нынешнем тексте рекомендации 1.8 (и в Конвенции), и обозначениями белого или светлого цвета на темном фоне, как это предусмотрено в качестве одного из вариантов в Конвенции. На рассмотрение представляется следующее предложение:

Последнее предложение в рекомендации 1.8 изменить следующим образом:

"Обозначения должны быть темного цвета на белом или светлом фоне либо белого или светлого цвета на темном фоне в соответствии с разделом G приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года".

10. Относительно рекомендации 1.9. В последнем предложении вместо "приложение 3" следует читать "приложение 1 (G)".

11. Относительно рекомендации 1.10. Эта рекомендация должна включать все три варианта для обозначения "конца населенного пункта" (E,8a, E,8b и E,8c). Пункт a) предписывает, что знак G,10 должен помещаться над знаками категории E. По мнению Норвегии, это предписание не имеет никакого значения для безопасности дорожного

движения. Пункт b) следует исключить. Подобные детальные требования могут устанавливаться национальным законодательством. Пункт c) не нужен. Цвет знаков определен в Конвенции. На рассмотрение представляется следующее предложение:

Рекомендацию 1.10 изменить следующим образом:

"1.10 Объединение знаков E, 8a, E, 8b или E, 8c (конец населенного пункта) и G, 10 (подтверждающий знак) 2/

Подтверждающий 2/ знак G, 10 и знак, обозначающий конец населенного пункта E, 8a, E, 8b или E, 8c, могут устанавливаться на одной и той же опоре либо отдельно, либо вместе с этим знаком на одной табличке".

12. Относительно рекомендации 1.12 e) – слепые пешеходы. Обозначение (солнцезащитные очки), предназначенное для указания на дополнительной табличке, следует пересмотреть, поскольку значение этого обозначения непонятно. Норвегия предлагает исключить из рекомендации 1.12 пункт e).

13. Относительно прежней рекомендации 1.14. Знак "рекомендуемая скорость" в Конвенцию уже включен (знак G, 17). Вместе с тем в прежней рекомендации 1.14 был также предусмотрен знак "конец зоны рекомендуемой скорости". Однако по неизвестным причинам это положение не было включено в Конвенцию. Предлагается сохранить текст, касающийся конца зоны действия рекомендуемой скорости, в следующей формулировке.

"1.13 Знак, обозначающий конец зоны рекомендуемой скорости

Знак, указанный в приложении б к настоящей Сводной резолюции, означает, что рекомендуемая скорость, обозначенная знаком G, 17, предусмотренным в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, больше не действует".

14. Знаки, обозначающие рекомендуемый маршрут движения для транспортных средств, перевозящих опасные грузы. На своей двадцать второй сессии (апрель 1994 года) Рабочая группа приняла рекомендацию, содержащую описание знаков, обозначающих рекомендуемую дорогу для транспортных средств, перевозящих опасные грузы; в то время эти знаки были включены в пункт 1.21 (TRANS/SC.1/WP.1/44, пункт 19 и приложение). Данная рекомендация в Конвенцию или Европейское соглашение не включена. Секретариату предлагается проинформировать WP.1 о том, была ли эта рекомендация действительно

2/ Примечание секретариата: В тексте Конвенции на английском языке используется термин "Confirmatory sign" (см. приложение 1, раздел G iv). (К тексту на русском языке не относится.)

утверждена Основной рабочей группой по автомобильному транспорту, а также по возможности о том, почему эту рекомендацию нецелесообразно включать в СР.2. В любом случае, по всей видимости, в настоящее время WP.1 является тем компетентным вспомогательным органом Комитета по внутреннему транспорту, в ведение которого входит этот вопрос 3/.

15. Относительно рекомендации 2.3. Возникает сомнение в отношении необходимости данной рекомендации дополнение к пункту 1 б) статьи 3 и пункту 1-бис статьи 8 Конвенции. В случае сохранения этой рекомендации в заголовке и пункте а) предлагается заменить слова "специальных световых дорожных сигналов" словами "знаков с переменными символами". Пункт б) следует исключить. Как представляется, он не соответствует Конвенции в том смысле, что обозначения должны быть в максимально возможной степени согласованы с предписаниями Конвенции, поскольку в пункте 1-бис статьи 8 Конвенции определено, в каких случаях могут использоваться знаки с переменными символами, и предусматриваются ограничения для их использования.

3/ Примечание секретариата: Действительно, Основная рабочая группа по автомобильному транспорту на своей восьмидесятой сессии одобрила доклады Рабочей группы о работе ее двадцать второй и двадцать третьей сессий (TRANS/SC.1/WP.1/44 и TRANS/SC.1/WP.1/46, соответственно) и приняла проект рекомендации о знаках, обозначающих рекомендуемые дороги для транспортных средств, перевозящих опасные грузы (TRANS/SC.1/WP.1/44, приложение), для включения в Сводную резолюцию СР.2 ..." (TRANS/SC.1/355, пункт 30). В этой связи Рабочая группа, возможно, пожелает принять решение о восстановлении в СР.2 текста рекомендации 1.21, изложенного в приложении к документу TRANS/SC.1/WP.1/44.