



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/17
17 January 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать восьмая сессия, 19-22 марта 2002 года,
пункт 4 g) повестки дня)

**ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИЯМ 1968 ГОДА О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ
И О ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ И К ДОПОЛНЯЮЩИМ ИХ
ЕВРОПЕЙСКИМ СОГЛАШЕНИЯМ 1971 ГОДА
И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭТИХ ДОКУМЕНТОВ**

Предложение Международной автодорожной федерации (МАФ),
касающееся унификации вертикальных знаков и сигналов

За последние 30 лет эволюция возможностей передвижения коренным образом изменила и усложнила характер потребностей участников дорожного движения в информации. В результате диверсификации транспортных сетей и условий их эксплуатации пользователь получает доступ к более совершенной системе. Кроме того, все возрастающая частота поездок, причем на более дальние расстояния, обуславливает необходимость использования более согласованной и эффективной системы знаков и сигналов.

Введение в эксплуатацию все более удобных инфраструктур, разумеется, влечет за собой более высокие требования к их качеству со стороны участников дорожного движения. Это также касается дорожных знаков и сигналов, которые к тому же нуждаются в тщательной разработке для обеспечения их надлежащего понимания.

Основная цель правил, касающихся введения таких знаков и сигналов, заключается в создании согласованной системы, призванной обеспечить эффективное обслуживание участников дорожного движения. Эти правила нацелены на согласование основополагающих принципов качества и разборчивости информации при соблюдении важнейших критериев однородности и последовательности.

На европейском уровне формирование однородной системы дорожных знаков и сигналов предполагает достижение общей договоренности между всеми заинтересованными сторонами, которая с момента появления автомобильного транспорта получает конкретное воплощение в международных соглашениях и конвенциях. Их цель состояла главным образом в том, чтобы, по возможности, обеспечить максимальное единообразие знаков и сигналов для облегчения их понимания участниками международного дорожного движения и, следовательно, для повышения безопасности дорожного движения.

Охарактеризованные МАФ на тридцать седьмой сессии Рабочей группы WP.1 результаты исследований, проведенных с целью повышения уровня унификации вертикальных дорожных знаков, вызвали живой интерес у представленных на этой сессии делегаций. Все они заявили о своем желании получить два КД-ПЗУ с описанием проведенных исследований. Первый диск содержит базу для сопоставления дорожных знаков, предусмотренных в приложении I к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и в дополняющем ее Европейском соглашении 1971 года. На втором диске размещено описание простого электронного прибора, который предназначен для использования компетентными органами и рекомендован МАФ с целью создания общей международной системы указания направлений движения для всех дорожных сетей, в рамках которых осуществляются международные перевозки. В Европе такими сетями являются дороги категории E (СМА), ТЕА и ТЕАС.

Поскольку после направления этих дисков не поступило никаких возражений, МАФ предлагает продолжить работу в этом направлении, с тем чтобы в большей степени адаптировать правила к современным потребностям пользователей.

С учетом этого обстоятельства МАФ хотела бы заручиться поддержкой Рабочей группы WP.1, с тем чтобы продолжить начатые исследования для достижения следующих двух целей:

выявление новых потребностей в сфере унификации, с тем чтобы дополнить существующие соглашения и конвенции, в частности в том, что касается дорожных знаков;

определение общих принципов, которые позволили бы компетентным органам разработать и ввести в действие общую систему знаков, обозначающих направление движения на всех маршрутах международных перевозок.
