



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.1/2002/28
15 July 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения
(Тридцать девятая сессия, 23-26 сентября 2002 года,
пункт 3 е) 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**

Отчет о работе неофициального совещания по вопросу о безопасности в туннелях,
состоявшегося 13 и 14 июня 2002 года

Справочная информация

Для ускорения в рамках WP.1 работы по изучению рекомендаций, относящихся к его компетенции, Рабочая группа постановила на своей тридцать восьмой сессии создать небольшую группу в составе Норвегии, Франции, Швейцарии, Европейской Комиссии, МОПДТП, МСАТ и секретариата. Группе было поручено изучить рекомендации с учетом также мер, содержащихся в декларации, принятой в Цюрихе министрами транспорта альпийских стран в ноябре 2001 года, определить рекомендации, относящиеся к сфере компетенции WP.1, и внести предложения о целесообразности их включения либо в Венские конвенции, либо в европейские соглашения, либо в сводные резолюции CP.1 и CP.2.

Участие

Настоящее совещание состоялось 13 и 14 июня 2002 года под председательством г-на Бернара Периссе (Швейцария) в присутствии г-жи Жеральдины Бонне (Франция), г-на Гуннара Оэля (Норвегия), г-жи Мари-Жозе Рамбо (МОПДТП), г-на Бернда Тамма (Европейская комиссия) и г-на Пола Уайта (МСАТ) и секретариата.

Доклад о работе совещания

В ходе своих обсуждений группа использовала в качестве базового документа неофициальный документ, подготовленный Швейцарией, в котором в сжатом виде перечислен ряд предлагаемых для изучения мер, содержащихся в докладах многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях (TRANS/AC.7/9 - TRANS/AC.7/9/Corr.1 только на французском языке и TRANS/AC.7/9/Add.1) и принятой в Цюрихе декларации, которая приводится в документе TRANS/AC.7/2002/1.

Представитель Европейской комиссии проинформировал группу о том, что проект директивы по безопасности в туннелях в настоящее время находится в стадии принятия, и о том, что в настоящее время ведется подготовка соответствующего КД-ПЗУ.

Были рассмотрены следующие рекомендации:

A.1) Рекомендации группы экспертов, касающиеся участников дорожного движения

Мера 1.01 - Информационные кампании: представитель Комиссии представил буклет, который будет распространяться в Европейском союзе с целью информирования участников дорожного движения о правилах поведения в туннелях, причем эта кампания будет осуществляться в тесном сотрудничестве со странами ЕС и клубами автомобилистов. Группа упомянула о возможной роли ЕЭК ООН в этой кампании и сочла важным проинформировать страны, не являющиеся членами ЕС, о существовании данного буклета с тем, чтобы они могли использовать его в качестве образца. Вместе с тем она рекомендовала включить в **СР.1** правила поведения в туннелях.

В ходе изучения этой меры группа сочла, что формулировка **статьи 25-бис Венской конвенции** должна быть изменена с целью указания того, что остановка в туннелях на аварийных площадках возможна только в случае опасности.

Мера 1.02 - Экзамены на получение водительских удостоверений: группа сочла, что эта мера должна быть включена в сводную резолюцию **СР.1**, а не в Соглашение СВУ.

Мера 1.03 - Выезд горящего транспортного средства из туннеля: после обсуждения группа сочла, что данная мера в настоящий момент больше подходит для включения в **СР.1**.

Мера 1.04 - Осмотры на дорогах: эту меру следует включить в **СР.1** в виде специальной главы, посвященной осмотрам.

Мера 1.05 - Проверка для профессиональных водителей: хотя эта мера могла бы быть включена в статью 41 Конвенции о дорожном движении, группа сочла, что в настоящий момент она может быть отнесена к сфере охвата **СР.1** в ожидании внедрения таких проверок в практику Сообщества.

Мера 1.06 - Проверка для водителей грузовых автомобилей, перевозящих опасные грузы и
Мера 1.07 - Правила, регламентирующие перевозку опасных грузов: обе эти меры относятся к ведению WP.15. Вместе с тем если WP.15 примет решение о введении предлагаемых пяти категорий опасных грузов, то это потребует внесения поправок в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

Мера 1.08 - Обгон: правила обгона в настоящее время определяются статьей 11 Конвенции о дорожном движении. Группа сочла, что если будет сделан вывод о необходимости введения положения, запрещающего обгон для грузовых транспортных средств в определенных обстоятельствах, и в частности на дорогах с уклоном более 3%, то эта мера должна охватывать все дороги, а не только туннели. **СР.1** могла бы быть дополнена соответствующими общими принципами.

Мера 1.09 - Дистанция между транспортными средствами: общее положение такого характера уже существует в статье 13 Конвенции о дорожном движении. Вместе с тем **СР.1** может быть дополнена положением о соблюдении дистанции в туннелях между транспортными средствами в случае остановки дорожного движения. Что касается рекомендации об установлении минимальной дистанции между движущимися транспортными средствами, то группа не сочла желательным сохранить ее с учетом того, что она касается лишь особых случаев. Вместе с тем было подчеркнуто, что WP.1 следует изучить ее актуальность с точки зрения общего значения такой меры для безопасности дорожного движения.

Мера 1.10 - Ограничение скорости: эта мера не влечет никаких изменений.

Мера 1.11 - Доступ к профессии (см. TRANS/AC.7/9/Add.1): относится к ведению SC.1.

Мера 1.12 - Система экстренной передачи информации для водителя: (см. TRANS/AC.7/9/Add.1): относится к ведению SC.1, однако WP.1 следует изучить ее на предмет наличия элементов, относящихся к ее компетенции.

A.2) Рекомендации, касающиеся участников дорожного движения (Цюрихская декларация)

- Снижение предельного уровня содержания алкоголя в крови для профессиональных водителей до 0,2%: Европейское соглашение, дополняющее Венскую конвенцию, содержит общие положения, касающиеся содержания алкоголя (см. последний подпункт пункта 7, касающийся статьи 8 Конвенции (водители)). Группа сочла преждевременным включать такое положение в Соглашение, поскольку речь идет о политической проблеме. Тем не менее необходимо изучить вопрос о включении положений, касающихся алкоголя и наркотиков, в **СР.1** с учетом существующих документов на уровне ЕС и ЕКМТ.
- Централизованный регистр нарушений, касающихся безопасности движения: этот носящий политический характер вопрос выходит далеко за рамки тематики туннелей и компетенции WP.1. Вместе с тем в Конвенции о дорожном движении имеется положение (статья 3 § 6), которая призывает страны к сотрудничеству в области нарушений. Схожие положения существуют в ЕСТР и касаются нарушения предписаний относительно продолжительности нахождения за рулем и отдыха.
- Меры, касающиеся, с одной стороны, улучшения условий труда и подготовки профессиональных водителей, а с другой - согласования предписаний, применимых к этим водителям, относятся к ведению SC.1.

B) Рекомендации группы экспертов, касающиеся эксплуатации и имеющие отношение к дорожно-транспортным происшествиям и безопасности дорожного движения

Мера 2.08 - Закрытие полос движения: хотя эта мера касается в основном SC.1 на уровне СМА, WP.1, возможно, сочтет необходимым включить в Европейское соглашение о дорожных знаках и сигналах или **СР.2** общее положение, напоминающее необходимость установки на достаточном расстоянии от начала туннеля знаков, сообщающих о закрытии туннеля или полосы движения.

Мера 2.11 - Контроль за соблюдением правил дорожного движения: усилению контроля, в частности, за соблюдением дистанции между транспортными средствами и за их скоростью в туннелях могла бы быть посвящена специальная глава по вопросам контроля, например в СР.1 (см. меру 1.04).

В Цюрихской декларации также говорится о необходимости усиления контроля.

С) Рекомендации группы экспертов, касающиеся инфраструктуры и имеющие отношение к дорожно-транспортным происшествиям и безопасности дорожного движения

Мера 3.09 - Системы дорожных знаков и сигналов и Мера 3.10 - Знаки и сигналы, указывающие эвакуационные пути и объекты по обеспечению безопасности: некоторые новые знаки (см. пункт Е) должны быть согласованы либо на уровне Конвенции о дорожных знаках и сигналах, либо на уровне СР.2.

D.1) Рекомендации группы экспертов, касающиеся транспортных средств

Хотя эти меры относятся главным образом к компетенции WP.29, группа тем не менее рассмотрела следующие меры:

Мера 4.01 - Устройства для тушения огня: требование о наличии этих устройств уже действует в отношении городских и междугородных автобусов, а также транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Группа хотела бы узнать, какая WP (1 или 29) компетентна принять решение о расширении сферы действия этого требования. После консультаций с секретариатом WP.29 было установлено, что Рабочая группа по общим положениям безопасности дорожного движения взяла на себя рассмотрение этого вопроса, однако она с благодарностью примет помощь со стороны WP.1 для того, чтобы расширить сферу действия этого требования на другие категории коммерческих транспортных средств.

Мера 4.04 - Масса и габариты транспортных средств большой грузоподъемности: группа подняла вопрос о целесообразности разработки нового юридического документа и сочла, что этот вопрос должен быть задан КВТ. WP.29 на своей сессии в марте 2002 года (пункт 27 документа TRANS/WP.29/841) сделала вывод о том, что данный вопрос не относится к ее сфере компетенции.

Мера 4.06 - Технические осмотры: вопросы, которые имеют значение для предотвращения возгорания транспортных средств, должны быть отражены в Соглашении 1997 года (см. пункт 27 документа TRANS/WP.29/841). Применение данного Соглашения зависит в настоящее время от позиции подписавших его стран, которые должны его ратифицировать.

D.2) Рекомендации, касающиеся транспортных средств (Цюрихская декларация)

WP.1 была проинформирована о том, что большинство мер, упомянутых в Цюрихской декларации, т.е. касающиеся наличия передних и задних противоподкатных устройств (правила № 58 и 93), боковых защитных устройств (правило № 73), устройства ограничения скорости (правило № 89), установления минимальных норм выброса выхлопных газов (правило № 49), уже учтены ЕЭК ООН в правилах, прилагаемых к Соглашению 1958 года. С другой стороны, уже начата или планируется начать в ближайшее время деятельность по ужесточению этих правил.

Что касается наличия датчика уровня давления в шинах, то работа по подготовке глобальных технических правил (в рамках Глобального соглашения 1998 года) замедлилась вследствие разработки правил США. Вопросы установления минимальной удельной мощности на тонну общего веса и установки кондиционера связаны с использованием транспортных средств и будут регулироваться WP.29 только в рамках существующих соглашений и/или мандатов.

Примечание: следует отметить, что правила, разработанные в рамках WP.29, носят факультативный характер и становятся обязательными только с момента, когда государства - Стороны Соглашения 1958 года инкорпорируют касающиеся их положения в свое собственное законодательство. С другой стороны, пункт 1 приложения 5 к Конвенции о дорожном движении предусматривает, что "все транспортные средства, находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию". Из этого следует, что если страна не инкорпорирует в свое национальное законодательство предписания того или иного правила ЕЭК, но это предписание приобрело обязательный характер вследствие внесения поправок в приложение 5 к Венской конвенции, то эта Страна может избежать соблюдения этого обязательства только путем формулирования оговорки. В этом случае транспортные средства этой страны будут по-прежнему допускаться к международному движению на основе вышеупомянутого правила.

Е) Рекомендации группы экспертов, касающиеся знаков и сигналов (приложение)

Группа одобрила для включения в **СР.2**, приложение к докладу группы экспертов, а также добавление к нему, внеся в него некоторые изменения. Пересмотренный текст приводится в приложении к настоящему докладу.

С другой стороны, она сочла, что знак Е, 11а (въезд в туннель, см. стр. 246 и пункт 9а раздела Е приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах) уже указывает на применение особых правил, которые определены в статье 25-бис Конвенции о дорожном движении (в том числе на требование включить огни ближнего света), - статье, которая сама содержит ссылку на наличие специальных дорожных знаков, в частности знак Е, 11а. Следовательно по совокупности двух Конвенций существует требование включать огни при въезде в туннель при наличии данного знака. Однако с учетом того, что данный знак не является обязательным, возникает вопрос о целесообразности придания знакам Е, 11а и Е, 11b ("конец туннеля") обязательного характера для всех туннелей независимо от их протяженности или установления минимальной протяженности.

В докладе группы экспертов также рекомендуется установить на знаке Е, 11а дополнительную табличку с указанием протяженности и названия туннеля. Группа сочла, что второй подпункт пункта 9а **раздела Е приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах** должен быть изменен для того, чтобы позволить установление такой таблички, поскольку данный подпункт в настоящее время разрешает указание данной информации только на самом знаке Е, 11а.

Что касается *знаков с изменяющимся сообщением*, то группа сочла необходимым собрать с помощью вопросника информацию о таких знаках, используемых странами, прежде чем включить конкретное положение в существующие юридические документы.

Что касается пиктограмм, фигурирующих на знаках *"телефон экстренной связи"* и *"огнетушитель"*, приводимых в добавлении к докладу группы экспертов, то, по мнению группы, они должны быть включены в **раздел F приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах**.

Знак "аварийная площадка" должен быть включен в пункт 8 **раздела G приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах**. Однако необходимо предусмотреть возможность дополнения этого знака с фоном голубого или зеленого цвета, в зависимости от обстоятельств, табличкой *"телефон экстренной связи"* или

"телефон экстренной связи и огнетушитель". Эта информация также могла бы размещаться на самом знаке *"аварийная площадка"*. Необходимо также предусмотреть возможность использования этого знака для указания аварийных площадок на дорогах или скоростных автомагистралях.

И наконец, знаки *"аварийный выход"* и указатели *"аварийных выходов"* с фоном зеленого цвета должны быть включены в **раздел G приложения 1 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах**.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Дорожные знаки и сигналы в туннелях

Дорожные знаки и сигналы должны соответствовать следующим конкретным правилам как с точки зрения выбора знака, так и в плане используемых материалов.

Вертикальные знаки и сигналы

- Обязательные вертикальные знаки и сигналы в зоне предварительного уведомления о туннеле должны включать:
 - знак "Туннель", указанный в Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах (знак E, 11a); этот знак [...], с которым связано применение особых правил, определенных в статье 25-бис Венской конвенции о безопасности дорожного движения, должен предполагать использование фар ближнего света, а также включать дополнительную табличку, указывающую протяженность и название туннеля, в частности в случае туннелей протяженностью более 1 000 метров;
 - конкретное ограничение максимальной скорости (знак C, 14), которое следует соблюдать в туннеле;
 - знак "обгон запрещен" (C, 13a/C, 13aa/C, 13ab для всех транспортных средств либо C, 13b/C, 13ba/C, 13bb для грузовых транспортных средств) в соответствующих случаях;
 - при необходимости такие другие дополнительные знаки, как запрещение въезда для транспортных средств, перевозящих опасные грузы (C, 3h) либо перевозящих отдельные виды опасных грузов (C, 3m или C, 3n; см. также меру 1.7).
- Вертикальные знаки и сигналы [...] в туннелях продолжительностью более **1 000 метров** должны включать **повторяющиеся через регулярные интервалы**:
 - знак "Ограничение максимальной скорости" (C, 14);

- в соответствующих случаях знак "Запрещение обгона" (С, 13а/С, 13аа/С, 13аб для всех транспортных средств либо С, 13б/С, 13ба/С, 13бб для грузовых транспортных средств).
- Вертикальные знаки и сигналы [...], устанавливаемые за туннелем, должны включать:
 - знак (Е, 11б "Конец туннеля") и надлежащие знаки, указывающие на конец ограничения скорости (С, 17б) либо конец запрещений (С, 17с "Конец запрещения обгона" либо С, 17д "Конец запрещения обгона грузовым транспортным средствам").
- В вертикальных знаках и сигналах следует использовать четко видимые высококачественные световозвращающиеся материалы:
 - знаки, устанавливаемые в туннеле, следует изготавливать из материалов, обеспечивающих максимальный **уровень** световозвращения, и постоянно освещать их изнутри или снаружи для обеспечения их оптимальной видимости как в дневное время, так и в ночное время;
 - материалы, используемые как в туннелях, так и в зоне предварительного уведомления о туннеле должны обеспечивать максимальный **уровень световозвращения**, предписанный национальными стандартами каждой страны [...]

Горизонтальные знаки и сигналы (дорожная разметка)

- Горизонтальную разметку следует применять на краю дороги (краевые линии). **Расстояние должно составлять 10-20 см** от границы проезжей части. Ширина этой линии должна составлять 30 см. Минимальная ширина осевых линий должна составлять 15 см [...]
- В случае туннелей с двусторонним движением по обе стороны от медианной линии (одинарной или двойной), разделяющей направления движения, на расстоянии 10-15 см от внешнего края каждой линии следует использовать автодорожные световозвращатели (катафоты).

Автодорожные световозвращатели в соответствии с национальным законодательством, касающимся их максимальных габаритов и высоты, следует

использовать максимум через каждые 20 метров. При повороте дороги в туннеле это расстояние следует сократить до 8 метров для первых 10 световозвращателей от въезда в туннель.

- В горизонтальных знаках и сигналах следует использовать высококачественные световозвращательные материалы оптимальной видимости:
 - для дорожной разметки должны использоваться материалы самого высокого качества, с тем чтобы можно было обеспечить их видимость в дневное и ночное время в течение 24 часов в сутки;
 - для дорожной разметки должны использоваться материалы, обеспечивающие максимально возможную видимость в условиях мокрого дорожного полотна;
 - для автодорожных световозвращателей должны использоваться материалы самого высокого качества, с тем чтобы обеспечить их максимальную видимость в ночное время.

Знаки, таблички, пиктограммы для обозначения объектов

Перечень возможных знаков, табличек и пиктограмм, подлежащих использованию для обозначения объектов, приводится в части А нижеследующего добавления.

Знаки с изменяющимся сообщением

- На въезде и, по возможности, на участке до въезда в туннели, находящиеся под наблюдением, следует использовать знаки с изменяющимся сообщением (ЗИС) для передачи конкретной информации в случае ДТП в туннеле или с целью остановки движения перед въездом в него в ином экстренном случае.
- В случае туннелей большой протяженности такие устройства следует повторно использовать внутри туннеля.

[...]

Добавление

[...]

А) Знаки, таблички, пиктограммы для указания объектов

Аварийные ниши

Аварийные ниши предназначены для предоставления различного оборудования в целях обеспечения безопасности, в частности телефонов экстренной связи и огнетушителей, но не предусмотрены для защиты участников дорожного движения от пожара. Следующие знаки должны указывать доступное для участников дорожного движения оборудование :

Телефон
экстренной связи

[...]



Огнетушитель

[...]

В аварийных нишах при помощи четкого и разборчивого текста, приведенного на нескольких языках, следует указать, что эти ниши не обеспечивают защиты в случае пожара. В качестве примера можно использовать следующий текст:

**В ЭТОМ МЕСТЕ
НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ЗАЩИТА
В СЛУЧАЕ ПОЖАРА**

Просьба пройти к аварийному выходу по
направлению, указанному на стенах

Аварийные площадки

Аварийные площадки – это расширения проезжей части для экстренной остановки транспортных средств. Их следует обозначать указанным ниже знаком; в качестве фона может использоваться также зеленый цвет; **рекомендуется** обеспечить наличие на аварийной площадке телефона и **в случае необходимости** огнетушителя [...], что **указывается при помощи** дополнительной таблички **или на самом знаке** [...].



Аварийные выходы

Знаки, указывающие "Аварийные выходы", должны **обозначаться следующим образом [...]**. В качестве фона используется зеленый цвет [...]:



Необходимо также указывать два ближайших выхода на боковых стенах туннеля примерно через каждые 50 метров на высоте 1-1,5 метра. **В качестве фона должен использоваться зеленый цвет.** Примеры приводятся ниже:



[...]

