



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.1/2009/4
13 July 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по безопасности дорожного движения

Пятьдесят восьмая сессия

Женева, 22-25 сентября 2009 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

РАССМОТРЕНИЕ ПОПРАВОК К КОНВЕНЦИИ О
ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ И СИГНАЛАХ 1968 ГОДА

Записка секретариата

1. На своей пятьдесят седьмой сессии Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) поручила секретариату подготовить предложение по поправкам, касающееся включения в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года знаков для сжатого природного газа (СПГ) и сжиженного нефтяного газа (СНГ) (см. документ ECE/TRANS/WP.1/2008/9/Rev.1).
2. WP.1 просила также секретариат предложить странам-членам представить дополнительные предложения по поправкам к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и передать их в виде пакета для рассмотрения на ее пятьдесят восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.1/122, пункты 49-50).

3. Настоящий документ подготовлен секретариатом на основе предложений, полученных от Норвегии, Испании, Международной ассоциации по использованию природного газа на транспортных средствах (МАПГТ) и Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ).

I. Предложения Норвегии и МАПГТ/ЕАСНГ

A. История вопроса

4. Сжатый природный газ (СПГ) и сжиженный нефтяной газ (СНГ), являясь экономичной и экологически чистой топливной альтернативой в транспортном секторе, получают коммерческое признание во все большем числе стран по всему миру. По оценкам производителей транспортных средств, работающих на природном газе (ТСПГ), учитывая нынешние темпы роста, к 2020 году число пользователей альтернативных видов топлива достигнет 65 млн., при этом потенциальные возможности для их более широкого применения весьма обширны.

5. В 2005 году WP.1, уже признав такие потенциальные возможности, решила принять и включить пиктограммы знаков для заправочных станций СПГ и СНГ в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (СР.2).

6. Стимулирование использования альтернативных видов топлива, особенно топлива с низким и нулевым уровнем выбросов, такого, как водород (H_2), стало одной из приоритетных задач во всем мире. Хотя в настоящее время транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах, имеют ограниченное применение, их число будет неизбежно расти. Многие производители планируют выпускать около 100 топливоэлементных транспортных средств в год для демонстрации их возможностей, а регулярное массовое производство транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, ожидается к 2015 году, когда количество заправочных станций будет увеличиваться на 2-4 в месяц по всему миру и инвестиции в развитие инфраструктуры, как предполагается, достигнут 500 млрд. долл. США¹.

7. Для облегчения использования таких транспортных средств и предоставления в распоряжение правительств правил по вопросам безопасности и охраны окружающей среды Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств

¹ "Глобальный рынок водородной энергетики, топливных элементов и смежных нанотехнологий, как ожидается, к 2014 году достигнет 14 млрд. долл. США" <http://www.azonano.com/news.asp?newsID=12224> June 23, 2009.

(WP.29) уже включил в свою повестку дня пункт "Транспортные средства, работающие на водороде и топливных элементах (ТСВТЭ)" в целях регламентирования этого вопроса, в частности в связи с применением систем для сжатого и жидкого водорода и соответствующими аспектами электрической безопасности. По мнению Всемирного форума, глобальные технические правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, могут появиться к 2014 году.

8. Можно ожидать, что все большее число транспортных средств, использующих эти альтернативные виды топлива, будут участвовать в трансграничном движении. Наличие соответствующих унифицированных международных знаков упростило бы задачу для водителей, желающих заправить свои транспортные средства СПГ, СНГ или водородом. Это могло бы также стимулировать использование транспортных средств, работающих на альтернативных видах топлива, и рост количества заправочных станций, предлагающих такие виды топлива.

9. Среди прочих причин, обуславливающих необходимость включения знаков для заправочных станций СПГ, СНГ и H₂ в Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, можно упомянуть о следующем:

a) помочь четко различать виды топлива, поскольку безопасность имеет первостепенное значение;

b) содействовать легитимизации СПГ, СНГ и H₂ не только в качестве альтернативных видов топлива, но и как топливной альтернативы бензину и дизельному топливу сегодня и в будущем;

c) содействовать легитимизации и стимулированию осуществления соответствующих правительственных стратегий в области чистого воздуха, энергетики и снижения глобального потепления.

В. Предложения

10. В свете вышеизложенного предлагается включить ранее принятые знаки для заправочных станций СПГ и СНГ, фигурирующие в разделе 1.13 и приложении 6 к Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах (СР.2), и знак для заправочной станции H₂, который также должен быть унифицирован, в более обширный документ, каковым является Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а именно в часть I, приложение 1, раздел F и приложение 3.

11. Предлагается использовать следующую процедуру:

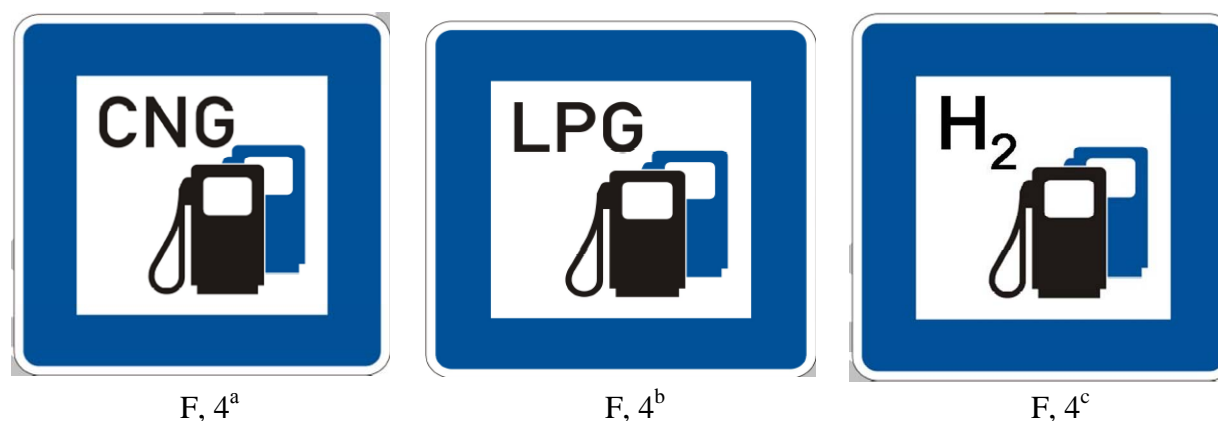
a) Изменить пункт 1 раздела F приложения 1 части I следующим образом:

"1. Знаки "F" должны иметь голубой или зеленый цвет; на них изображен белый или желтый прямоугольник, на котором нанесено обозначение. **Если на знаке содержится текстовое указание, то его следует наносить в виде названия или аббревиатуры на английском языке буквами черного цвета, обозначающими тип установки. При необходимости этот знак может дополняться вспомогательной табличкой с указанием соответствующего названия или аббревиатуры на языке данной страны"**.

b) Принять знак для альтернативных видов топлива и включить его в приложение 3:

Пиктограмма состоит из существующего символа автозаправочной станции F, 4 черного цвета и такого же символа синего цвета на заднем плане, сдвинутого по диагонали вправо. Пиктограмма дополняется английскими аббревиатурами "CNG", "LPG" или "H₂" черного цвета для указания вида топлива, имеющегося на заправочной станции (см. рис. 1 ниже). При необходимости этот знак может дополняться вспомогательной табличкой, содержащей соответствующую аббревиатуру либо название на языке данной страны.

Рис. 1



12. Благодаря введению этих знаков в Конвенцию любые указатели на станциях, продающих альтернативное топливо, или при подъезде к ним будут иметь одинаковый формат, что сделает их четкими и понятными. Включение положений об альтернативных

видах топлива в Конвенцию способствует достижению намеченных целей WP.1 и позволяет надлежащим образом адаптироваться к инновационному и гармоничному характеру модели безопасности дорожного движения как сегодня, так и в будущем.

II. Предложение Испании

A. История вопроса

13. В 2003 году Испания и Франция представили анализ дорожных знаков, предусмотренных в Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, затронув вопрос о разнородности знаков с изменяющимся сообщением (ЗИС).

14. В результате этого анализа и после оценки WP.1 была создана "небольшая группа по ЗИС" в составе Германии, Испании, Нидерландов и Франции с целью "подготовить предложение по включению в Венскую конвенцию о дорожных знаках и сигналах положений, касающихся знаков с изменяющимся сообщением, в том числе определение таких знаков, перечень знаков, уже предусмотренных в Конвенции, и перечень новых обозначений и пиктограмм, которые можно было бы использовать на ЗИС, а также установить степень приоритетности обозначений и сообщений на ЗИС по сравнению с существующими стационарными знаками и определить содержание и структуру сообщений для использования на ЗИС". Итогом работы этой группы стал пакет предложений, которые были отражены в СР.2.

15. Вследствие включения ЗИС в СР.2 их статус значительно изменился, что позволило "восполнить" некоторые очевидные потребности, касающиеся сигналов и ЗИС в странах - членах ЕЭК ООН. Однако следует отметить, что раздел СР.2, посвященный ЗИС, содержит критерии и информацию, которые уже были систематизированы в течение последних двух десятилетий XX века.

16. Дорожные знаки все реже рассматривают как нечто, ассоциирующееся исключительно с указателями, устанавливаемыми на металлических опорах. Для информирования в режиме реального времени об особых, но временных дорожных условиях/условиях движения все чаще используются (электронные) знаки с изменяющимся сообщением. В качестве таковых они тесно связаны с необходимостью оптимизировать мобильность и безопасность дорожного движения с помощью особых, специфических процедур управления движением: разные типы ЗИС, бортовые дисплеи в транспортных средствах, навигационные системы, Интернет, объявления на придорожных торговых палатках и т.д.

17. Сегодня на международном уровне предпринимается несколько инициатив, направленных на согласование и обеспечение функциональной совместимости ЗИС, в частности в рамках "задачи 09" Конференции руководителей автодорожных администраций европейских стран (СЕДР) или программы EASYWAY Европейского союза.

18. В настоящее время в пункте 1-бис статьи 8 Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года изложены только очень общие принципы, касающиеся ЗИС. В эпоху интеллектуальных транспортных систем, когда электронные технологии сигнализации и прикладные программы, используемые для управления дорожным движением и безопасностью, развиваются чрезвычайно быстро как с точки зрения качества, так и количества, это может помешать применять Конвенцию как международный инструмент гармонизации, для чего она предназначалась изначально и чем могла бы служить сегодня.

В. Предложение

19. Конвенция 1968 года в ее нынешнем виде отражает историческую эволюцию дорожных знаков:

- a) разметка дорог: предназначена для разграничения имеющегося пространства на дороге (что является дорогой, а что не является; по дороге какого типа осуществляется движение и т.д.), а также призвана служить визуальным ориентиром, позволяющим воспринимать непрерывный поток информации, учитывать структурные особенности дороги и т.д.
- b) дорожные (стационарные) знаки: предназначены для обозначения важнейших участков на дороге, заслуживающих особого внимания. Данная часть Конвенции отражает традиционные функции знаков и сигналов: регулирование движения, предупреждение и информирование.

20. В свете вышеизложенного предлагается, чтобы WP.1 рассмотрела вопрос о включении в Конвенцию третьей части, посвященной знакам с изменяющимся сообщением, в дополнение к уже существующим двум частям.

21. С этой целью WP.1, возможно, пожелает учредить специальную группу экспертов по дорожным знакам и новым технологиям под названием "группа экспертов по ЗИС", которая занялась бы непосредственно проблемой отображения визуальных сигналов. Этой группе экспертов следует поручить разработать предложение по изменению структуры Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

22. Группа экспертов по ЗИС продолжила бы работу "небольшой группы по ЗИС", выполненную с 2003 по 2008 годы, с тем чтобы проанализировать и изучить несколько предложений, направленных на обновление и улучшение элементов сигнализации (пиктограмм, правил проектирования, применимых к ЗИС), предусмотренных в Конвенции 1968 года. Ее главная задача состояла бы в определении возможностей распространения визуальных принципов, лежащих в основе дорожных знаков, на различные системы представления визуальной информации: через объявления, ЗИС, бортовые системы, Интернет, мобильные телефоны и т.д.).

23. С учетом того интереса, который проявляется к этой теме на международном и национальном уровнях, а также со стороны частного сектора, весьма вероятно, что в состав этой группы войдут представители значительного числа стран, опыт которых мог бы быть для нее чрезвычайно полезен, с тем чтобы на совершенно новых началах сформировать более прочную консенсусную основу (например, Италия, Соединенное Королевство и Швеция).

24. "Группа экспертов по ЗИС" способствовала бы укреплению той роли, которую Организация Объединенных Наций играет в исследовании этого вопроса, путем формирования и предложения WP.1 новой концепции использования дорожных знаков и современных технологий в XXI веке, в том числе, если возникнет такая необходимость, посредством переосмысления Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года.
