


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

**Четвертая сессия**

Женева, 4–5 июня 2015 года

**Доклад Группы экспертов по дорожным знакам  
и сигналам о работе ее четвертой сессии**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–2	2
II. Поправки к докладу Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам о работе ее третьей сессии .....	3	2
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	2
IV. Программа работы (пункт 2 повестки дня) .....	5–7	2
A. Оценка внутренней согласованности Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года .....	5	2
B. Анализ национального законодательства .....	6–7	3
V. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня) .....	8	3
VI. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 4 повестки дня) ....	9	4
VII. Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня) .....	10	4
Приложение		
Последовательная оценка знаков, произведенная Группой экспертов .....		5



## **I. Участники**

1. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам (GE.2) провела свою четвертую сессию в Женеве 4–5 июня 2015 года под председательством г-на Карела Хофмана (Бельгия). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Бельгии, Дании, Италии, Латвии, Люксембурга, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Сербии, Финляндии, Франции, Хорватии, Швеции и Швейцарии.

2. В работе сессии также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Кувейта, Нигерии и Республики Корея. На сессии были представлены следующие неправительственные организации: компания «Яса Хусейн Аль-Юсифи энд санз кампани» и независимый консультант из Соединенных Штатов Америки («Э-мейзинг дизайнз»), которые участвовали в работе в качестве наблюдателей.

## **II. Поправки к докладу Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам о работе ее третьей сессии**

3. Группа экспертов внесла следующие незначительные поправки в доклад о работе своей третьей сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/6):

- знак «А, 24» в пункте 6 доклада были заменен на «А, 28b»;
- все ссылки на «экспертов» и «группу экспертов» были заменены на «группу»;
- в приложении были исключены слова «Секретариату надлежит удалить знак Финляндии» в связи со знаком «А, 2с», поскольку Финляндия сделала оговорку по этому знаку; и
- в приложении название знака «А, 23» было исправлено на «Двухстороннее движение».

## **III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

4. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.2/7) со следующими изменениями:

- включить новый пункт 1 повестки дня «Поправки к докладу Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам о работе ее третьей сессии»; и
- исключить из названия пункта 3А слова «и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года».

## **IV. Программа работы (пункт 2 повестки дня)**

### **A. Оценка внутренней согласованности Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года**

5. Делегат от Испании выступил с сообщением по результатам исследований по этому вопросу, которое включало термины, используемые для указания различных основных частей дорожных знаков, анализ различных знаков с изменяющимся сообщением (ЗИС) и ключевые элементы, касающиеся дорожных зна-

ков, которые встречаются в Конвенции. Он пришел к выводу о том, что Конвенция допускает достаточно широкие возможности использования различных концепций оформления знаков и что понимание сложных дорожных знаков зависит от привычки считывания информации на знаке водителями (в форме письменных сообщений или в форме пиктограмм). В этой связи делегат рекомендовал отдавать приоритет тем группам знаков, которые допускают полный случай действия (например, «впереди», «между» и «после») для одной и той же парадигмы оформления, и включить в Конвенцию дополнительные новые подклассы знаков, иллюстрирующие соответствующие группы, присвоив им соответствующие номенклатурные коды.

## **В. Анализ национального законодательства**

6. Группа экспертов продолжила обсуждение информации, собранной Системой управления дорожными знаками (СУДЗ) по знакам А, 28 – С, 9. Хотя итоги этого обсуждения отражены в приложении к настоящему докладу (см. приложение), тем не менее Группа решила вернуться к этим предварительным выводам после завершения дискуссии по каждой категории знаков. Свой вклад в систему СУДЗ внесли следующие страны (Азербайджан, Албания, Бельгия, Босния и Герцеговина, Венгрия, Вьетнам, Греция, Дания, Исламская Республика Иран, Италия, Кувейт, Латвия, Литва, Люксембург, Нигерия, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Сербия, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция).

7. Для того чтобы ускорить процесс завершения этой работы, Рабочая группа решила разделить оставшиеся знаки для их анализа делегатами, участвующими в этом процессе, разделив их попарно (т.е. приблизительно по 10 знаков на пару) для их обсуждения на пятой сессии. Эти пары указаны ниже:

- Нигерия и Швейцария: знаки D, 1 – D, 6;
- Испания и Швеция: знаки D, 7 – E, 1c (включены все знаки E, 1);
- Республика Молдова и Российская Федерация: знаки E, 2a – E, 7d (включены все знаки E, 7)
- Люксембург и Португалия: знаки E, 8a – E, 11b (включены все знаки E, 11);
- Латвия и Литва: знаки E, 12a – E, 16;
- Франция и Кувейт: знаки E, 17a – F, 6;
- Дания и Финляндия: знаки F, 7 – F, 18; и
- только Кувейт: все знаки G, по мере возможности (т.е. G, 1a – G, 24c).

## **У. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)**

8. Представитель «Э-мейзинг дизайнз» сообщил о том, что недавно была сформирована группа исследователей в составе представителей всех шести континентов по безопасности дорожного движения в целях оценки понимания знаков и времени, необходимого для их понимания. Г-жа Пронин, которой было предложено принять участие в этом проекте, просила Группу предложить символы принятых в Конвенции знаков, которые необходимо оценить, и альтернативные варианты этих символов (в качестве части этого проекта). Если г-жа Пронин получит предложения до конца работы 5 июня 2015 года, то она постарается включить их в этот проект.

**VI. Сроки и место проведения следующей сессии  
(пункт 4 повестки дня)**

9. Следующая сессия Группы экспертов состоится 12–13 ноября 2015 года в Женеве.

**VII. Утверждение доклада (пункт 5 повестки дня)**

10. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей четвертой сессии.

## Приложение

### Последовательная оценка знаков, произведенная Группой экспертов

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам проанализировала ход осуществления Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах на основе информации, введенной в Систему управления дорожными знаками 28 Договаривающимися сторонами (Азербайджан, Албания, Бельгия, Босния и Герцеговина, Венгрия, Вьетнам, Греция, Дания, Исламская Республика Иран, Италия, Кувейт, Латвия, Литва, Люксембург, Нигерия, Нидерланды, Польша, Российская Федерация, Сербия, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция).

#### Общие рекомендации:

Группа рекомендовала принять схематический подход (т.е. попытаться устранить ненужную детализацию, например пиктограммы головных уборов и одежды) ко всем знакам, содержащимся в Конвенции 1968 года. Это будет способствовать всеобщему пониманию дорожных знаков во всем мире.

#### Аа Предупреждающие знаки

Некоторые страны, судя по всему, используют окантовку, а не кайму. Необходимо рассмотреть определения понятий «окантовка» и «кайма».

#### Аб Предупреждающие знаки

Группа отметила, что лишь немногие из Договаривающихся сторон используют этот знак.

*Секретариату следует исправить ошибочную запись (на «Не применимо»).*

#### А, 1а Опасный поворот или опасные повороты

Все рассмотренные знаки показывают «опасный поворот» направо.

Некоторые страны используют знак крутого поворота (под углом 90 градусов) со стрелкой, а не заостренную изогнутую линию. Мнения Группы разделились относительно необходимости обеспечения соответствия между указанной на знаке крутизной поворота и местными дорожными условиями.

Согласия относительно целесообразности использования обозначения С, 11а также для А, 1а достигнуто не было.

#### А, 1б Опасный поворот или опасные повороты

Все рассмотренные знаки показывают «опасный поворот» направо.

Некоторые страны используют знак крутого поворота (под углом 90 градусов) со стрелкой, а не заостренную изогнутую линию. Мнения Группы разделились относительно необходимости обеспечения соответствия между указанной на знаке крутизной поворота и местными дорожными условиями.

Согласия относительно целесообразности использования обозначения С, 11b также для А, 1b достигнуто не было.

*Секретариату следует проверить/исключить ответы «Н/П» для Чешской Республики и Украины.*

**A, 1c Опасный поворот или опасные повороты**

Замечаний нет.

*Кувейту следует исправить представленную информацию.*

**A, 1d Опасный поворот или опасные повороты**

Замечаний нет.

*Секретариату следует удалить дополнительные знаки Кувейта.*

**A, 2a Крутой спуск**

Некоторые страны, помимо указания уклона в процентах, также используют внутри знака изображение транспортного средства. Некоторые страны вместо изображения транспортного средства используют стрелку. Оба подхода, как представляется, противоречат Конвенции.

Группа не достигла согласия в отношении наиболее подходящего обозначения или сочетания обозначений для указания того, насколько опасным является спуск, и его направления (проценты, транспортное средство с водителем или без него, стрелка). Вместе с тем, по мнению экспертов, указание направления спуска является не менее важным, чем указание его уклона.

**A, 2b Крутой спуск**

Замечаний нет.

**A, 2c Крутой спуск**

Группа не достигла согласия в отношении наиболее подходящего обозначения или сочетания обозначений для указания того, насколько опасным является спуск, и его направления (проценты, транспортное средство с водителем или без него, стрелка). Вместе с тем, по мнению Группы, указание направления спуска является не менее важным, чем указание его уклона.

**A, 2d Крутой спуск**

Замечаний нет.

**A, 3a Крутой подъем**

Некоторые страны, помимо указания уклона в процентах, также используют внутри знака изображение транспортного средства. Некоторые страны вместо изображения транспортного средства используют стрелку. Оба подхода, как представляется, противоречат Конвенции.

Группа не достигла согласия в отношении наиболее подходящего обозначения или сочетания обозначений для указания того, насколько опасным является подъем, и его направления (проценты, транспортное средство с водителем или без него, стрелка). Вместе с тем, по мнению Группы, указание направления подъема является не менее важным, чем указание его уклона.

**A, 3b Крутой подъем**

Замечаний нет.

**А, 3с Крутой подъем**

Группа не достигла согласия в отношении наиболее подходящего обозначения или сочетания обозначений для указания того, насколько опасным является подъем, или его направления (проценты, транспортное средство с водителем или без него, стрелка). Вместе с тем, по мнению Группы, указание направления подъема является не менее важным, чем указание его уклона.

**А, 3d Крутой подъем**

Замечаний нет.

**А, 4а Сужение дороги**

*Кувейту следует заменить представленную информацию и включить дополнительный знак, не предусмотренный Конвенцией.*

Замечаний нет.

**А, 4b Сужение дороги**

Замечаний нет.

**А, 5 Разводной мост**

Группа отметила небольшие различия между обозначениями моста, направления подъема моста (правая сторона) и воды под мостом (волны заменены односторонними полукругами), а также использование двух разных цветов на одном и том же обозначении (черный и синий). Вместе с тем, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

**А, 6 Выезд на набережную или на берег**

*Российской Федерации следует указать в поле для комментариев по образцу Аа, что черная окантовка вокруг всех используемых в этой стране знаков не является частью обозначения.*

Группа отметила, что некоторые страны используют два разных цвета на одном и том же обозначении (черный и синий). Вместе с тем, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

**А, 7а Неровная дорога**

Замечаний нет.

**А, 7b Неровная дорога**

*Бельгии следует заменить представленную информацию.*

Группа пришла к выводу, что определение для образца 7b необходимо дополнить.

**А, 7с Неровная дорога**

Замечаний нет.

**А, 8 Опасные обочины**

*Секретариату следует проверить обозначение, используемое в Узбекистане.*

Группа отметила незначительные различия в используемых обозначениях и решила, что гравий должен быть четко изображен на обозначении.

**А, 9 Скользящая дорога**

Группа отметила, что обозначения, используемые в большинстве стран, имеют небольшие различия, а в одной из стран применяется обозначение с транспортным средством в вертикальном положении. Вместе с тем, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

**А, 10а Выброс гравия**

*Франции следует исправить нумерацию.*

Группа отметила, что обозначения, используемые в большинстве стран, имеют небольшие различия и что на некоторых из них возможность выброса гравия не указана четко. Группа пришла к выводу о том, что возможность выброса гравия должна быть четко указана на обозначении и что для стран с правосторонним движением транспортное средство на обозначении должно находиться слева, поскольку опасность будет возникать с левой стороны.

**А, 10b Выброс гравия**

Замечаний нет.

**А, 11а Падение камней**

Группа отметила, что в некоторых странах на обозначении показаны камни, лежащие на проезжей части; это служит дополнительным предупреждением о том, что упавшие камни являются основным источником опасности. Группа решила, что изображение камней, лежащих на проезжей части, не меняет основных характеристик обозначения. Обозначение следует сохранить в том виде, в каком оно в настоящее время приведено в Конвенции.

**А, 11b Падение камней**

Замечаний нет.

**А, 12а Пешеходный переход**

*Секретариату следует включить знак, используемый в настоящее время в Литве, в число знаков, не предусмотренных Конвенцией.*

Группа отметила, что многие страны использовали схематическое изображение человека и пешеходного перехода с разметкой в виде «зебры» (полосы).

Группа рекомендовала включить в Конвенцию – в дополнение к уже существующему обозначению – новое обозначение А, 12с, на котором изображены пешеход и пешеходный переход с разметкой «зебра», и использовать его в качестве предпочтительного. Группа экспертов также рекомендовала заменить изображение на обозначении А, 12а схематическим изображением пешехода, уже используемым в обозначении Е, 12с.



**А, 12b Пешеходный переход**

*Секретариату следует перенести в образец А, 12а знак, используемый в настоящее время в Литве, и исключить знак, используемый Албанией (поскольку он повторяет уже существующий албанский знак, приведенный в образце А, 12а).*

Группа рекомендовала заменить изображение на обозначении А, 12b схематическим изображением пешехода, уже используемым в обозначении Е, 12с.

**А, 13 Дети**

Группа предложила обновить используемое обозначение.

**А, 14 Выезд велосипедистов**

Группа отметила, что в некоторых странах на обозначениях отсутствует схематическое изображение человека.

Группа также отметила возможность использования обозначения, которое не включает схематическое изображение человека, сидящего на велосипеде. Группа рекомендовала изменить соответствующее положение Конвенции, с тем чтобы оно предусматривало возможность использования обозначения без схематического изображения сидящего на велосипеде человека.

Группа рекомендовала Договаривающимся сторонам использовать это обозначение последовательно (т.е. с изображением велосипедиста или без него, как показано на знаках образцов С, 3с и D, 4).

**А, 15а Место прогона скота**

*Швеции следует заменить используемый в настоящее время знак с изображением лося.*

Замечаний нет.

**А, 15b Место появления диких животных**

Замечаний нет.

**А, 16 Ремонтные работы**

Группа рекомендовала обновить обозначение и обеспечить последовательное использование одного и того же обозначения каждой отдельно взятой Договаривающейся стороной.

Группа также рекомендовала внести поправки в соответствующие положения Конвенции, с тем чтобы обеспечить возможность использования обозначения, обращенного в противоположную сторону.

**А, 17а Световая сигнализация**

Замечаний нет.

**А, 17b Световая сигнализация**

Замечаний нет.

**А, 17с Световая сигнализация**

Замечаний нет.

**А, 18а Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

В одной из стран вместо X-образного знака используется знак «плюс», хотя согласно Конвенции знак «плюс» следует использовать в обозначениях образца Аb. Группа согласилась с тем, что действующее обозначение «X» должно быть единственным обозначением образца Аa.

**А,18b Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

Замечаний нет.

**А, 18с Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

*Секретариату следует исключить обозначения, используемые в Албании, Литве и Черногории. Ему следует также обратиться к Франции и Венгрии с просьбой изменить используемые в этих странах обозначения.*

Группа подчеркнула, что все Договаривающиеся стороны должны обеспечить одинаковую ширину всех составных элементов данного обозначения.

**А, 18d Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

*Секретариату следует исключить обозначения, используемые в Литве, Франции и Сербии (или проверить, входят ли они в число обозначений образца А, 19).*

Замечаний нет.

**А, 18е Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

*Секретариату следует удалить обозначение Албании.*

Замечаний нет.

**А, 18f Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

*Секретариату следует удалить обозначение Албании.*

Замечаний нет.

**А, 18g Перекресток, преимущественное право проезда по которому определяется общепринятым правилом преимущественного проезда**

*Секретариату следует удалить обозначения Албании и Украины (переместить их в число обозначений образца А, 19). Кувейту следует переместить существующее обозначение в А, 19.*

Замечаний нет.

**А, 19а Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу**

Некоторые страны не используют острие стрелки или V-образный элемент в нижней части. Группа рекомендовала использовать указанное в Конвенции обозначение без изменений (т.е. с острием стрелки и V-образным элементом в ниж-

ней части). Группа пояснила, что острие стрелки, V-образный элемент в нижней части и различия в соотношении ширины линий являются основными характеристиками обозначения.

По мнению Группы, в Конвенции должно быть приведено столько же примеров обозначений образца А, 19, сколько их указано для образца А, 18.

#### **А, 19b Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу**

Некоторые страны не используют острие стрелки или V-образный элемент в нижней части. Группа экспертов рекомендовала использовать указанное в Конвенции обозначение без изменений (т.е. с острием стрелки и V-образным элементом в нижней части). Эксперты пояснили, что острие стрелки, V-образный элемент в нижней части и различия в соотношении ширины линий являются основными характеристиками обозначения.

По мнению Группы, в Конвенции должно быть приведено столько же примеров обозначений образца А, 19, сколько их указано для образца А, 18.

#### **А, 19c Пересечение с дорогой, пользователи которой должны уступать дорогу**

Некоторые страны не используют острие стрелки или V-образный элемент в нижней части. Группа экспертов рекомендовала использовать указанное в Конвенции обозначение без изменений (т.е. с острием стрелки и V-образным элементом в нижней части). Эксперты пояснили, что острие стрелки, V-образный элемент в нижней части и различия в соотношении ширины линий являются основными характеристиками обозначения.

По мнению Группы, в Конвенции должно быть приведено столько же примеров обозначений образца А, 19, сколько их указано для образца А, 18.

#### **А, 20 Пересечение с дорогой, пользователям которой должны уступать дорогу**

*Секретариату следует удалить неверные изображения для обозначения А, 20. Обозначение В, 1 с дополнительной табличкой равносильно обозначению А, 20. Договаривающиеся стороны сделали много оговорок к пункту 6 статьи 10 (которые в настоящее время охвачены Европейским соглашением).*

Группа рекомендовала создать подгруппу (в составе Италии, Латвии, Российской Федерации и Франции) для рассмотрения очевидных совпадений соответствующих статей Конвенции и Европейского соглашения и выработки решения в отношении сохранения в силе обозначения А, 20, которое будет предложено Группе на следующей сессии.

#### **А, 21a Пересечение с дорогой, пользователям которой должны уступать дорогу**

*Секретариату следует удалить неверные изображения для обозначения А, 21a. Те же доводы, что и в случае обозначения А, 20.*

Группа сделала ту же рекомендацию, что и в отношении обозначения А, 20.

#### **А, 22 Перекресток с круговым движением**

*Швейцарии, Бельгии, Кувейту и Черногории следует исправить используемые ими обозначения.*

Группа рекомендовала изменить предусмотренное Конвенцией обозначение, а именно: увеличить расстояние между стрелками и размеры острия.

**А, 23 Двустороннее движение**

Группа рекомендовала изменить предусмотренное Конвенцией обозначение, а именно: увеличить размеры остря.

**А, 24 Заторы дорожного движения**

*Италии следует перенести действующий знак в категорию знаков, не предусмотренных Конвенцией.*

Группа отметила, что обозначения, используемые в большинстве стран, имеют небольшие различия и что во многих странах обозначение включает более трех автомобилей с красными огнями. Вместе с тем, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

**А, 25 Железнодорожные переезды**

*Секретариату следует на следующей сессии проинформировать Группу о предварительных ответных замечаниях Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах.*

Группа ожидает ответных замечаний от Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (GE.1) для обновления нынешнего обозначения.

**А, 26а Другие железнодорожные переезды**

*Секретариату следует проинформировать Группу на следующей сессии о предварительных ответных замечаниях Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах.*

Группа ожидает ответных замечаний от GE.1 для обновления нынешнего обозначения.

**А, 26б Другие железнодорожные переезды**

Замечаний нет.

**А, 27 Пересечение с трамвайной линией**

Замечаний нет.

**А, 28а Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов**

*Секретариату следует проинформировать Группу на следующей сессии о предварительных ответных замечаниях Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах.*

Группа ожидает ответных замечаний от GE.1 в отношении сохранения в силе нынешнего обозначения.

**А, 28б Знаки, устанавливаемые в непосредственной близости от железнодорожных переездов**

*Секретариату следует проинформировать Группу на следующей сессии о предварительных ответных замечаниях Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах.*

Группа ожидает ответных замечаний от GE.1 в отношении сохранения в силе нынешнего обозначения.

**А, 28с, А, 29а, А, 29b и А 29с**

Обсуждение следует отложить до тех пор, пока не будут получены результаты работы GE.1 по этому аспекту.

**А, 20, А, 21а и А, 21b**

После того как подгруппа завершит анализ этого вопроса, ее выводы будут включены ниже и адаптированы для этих знаков. В этой связи предполагается вариант соответствующей рекомендации, предусматривающей дополнительную табличку с указанием расстояния до знака, указывающего на запрещение проезда без остановки.

**А30 Взлетно-посадочная полоса**

Группа также отметила, что некоторые страны используют обозначение самолета, идущего на посадку. Вместе с тем, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

*Швейцарии следует включить это обозначение в знак, указывающий на опасность.*

**А31 Боковой ветер**

Группа отметила, что одна страна использует для этого обозначения красный цвет и рекомендовала использовать тот цвет, который указан в Конвенции. Что касается других стран, то, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

**А32 Прочие опасности**

Группа отметила, что одна страна не использует восклицательный знак, и рекомендовала этой стране изменить используемое ею обозначение таким образом, чтобы оно было таким же, как в Конвенции. Что касается других стран, то, по мнению Группы, основные характеристики обозначения были сохранены.

*Швеции следует учесть в этой связи Конвенцию и проинформировать участников пятой сессии.*

**В1 Знак «ПЕРЕСЕЧЕНИЕ С ГЛАВНОЙ ДОРОГОЙ»**

Группа отметила, что одна страна включила текст «Пересечение с главной дорогой» непосредственно в знак. В этой связи Группа также отметила, что у тех стран, которые желают включить текст «Пересечение с главной дорогой», есть возможность сделать это на дополнительной табличке или на самом знаке (пункт 3 статьи 8).

**В, 2а Знак «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН»**

Группа рекомендовала в связи с этими знаками, которые используются странами, чтобы размер текста «Проезд без остановки запрещен» соответствовал размеру, указанному в тексте Конвенции. Группа также рекомендовала, чтобы знак, используемый в Конвенции, соответствовал размеру, указанному в тексте Конвенции.

**В, 2b Знак «ПРОЕЗД БЕЗ ОСТАНОВКИ ЗАПРЕЩЕН»**

Группа отметила, что этот знак используется в очень немногих странах (см. часть IV Конвенции).

*Секретариату следует принять во внимание справочную информацию, касающуюся предыстории этого знака (если таковая есть), с целью изъять этот мало используемый знак и проинформировать участников пятой сессии.*

### **В3 Знак «ГЛАВНАЯ ДОРОГА»**

Группа отметила, что некоторые страны не используют черную окантовку для желтого квадрата в центре, и рекомендовала им делать это.

### **В4 Знак «КОНЕЦ ГЛАВНОЙ ДОРОГИ»**

Группа отметила, что некоторые страны не используют черную окантовку для желтого квадрата в центре, и рекомендовала им делать это.

### **В5 Знак, предоставляющий приоритет встречному транспорту**

Группа отметила, что некоторые страны не используют стрелки так, как это предусмотрено Конвенцией (т.е. по длине, ширине и расположению). Группа рекомендовала увеличить ширину острия стрелок на обозначении, используемом в приложении 3 к Конвенции, и привести эти знаки в странах в соответствие с пересмотренным обозначением. Группа также рекомендовала включить в начале статьи, касающейся знака В, 5, следующие дополнительные слова: «Знаком, предоставляющим приоритет встречному транспорту, является знак В, 5».

### **В6 Знак, предоставляющий приоритет по отношению к встречному транспорту**

Группа отметила, что некоторые страны не используют стрелки так, как это предусмотрено Конвенцией (т.е. по длине, ширине и расположению). Группа рекомендовала увеличить ширину острия стрелок на обозначении, используемом в приложении 3 к Конвенции, и привести эти знаки в странах в соответствие с пересмотренным обозначением. Группа также рекомендовала включить в начале статьи, касающейся знака В, 6, следующие дополнительные слова: «Знаком, предоставляющим приоритет по отношению к встречному транспорту, является знак В, 6». В целях оказания помощи водителям, страдающим дальтонизмом, Группа рекомендовала включить белую окантовку вокруг красной стрелки.

### **С, 1а «ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН»**

Группа отметила, что одна страна включила текст «Въезд запрещен» непосредственно в знак. В этой связи Группа отметила, что у стран, желающих включить в этот знак текст «Въезд запрещен», есть возможность сделать это с помощью дополнительной таблички или на самом знаке (пункт 3 статьи 8).

### **С, 1б «ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН»**

Группа отметила, что использовать можно только знак (С, 1а или С, 1б) (пункт 2 а) статьи 5).

### **С, 2 «ДВИЖЕНИЕ В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила некоторые визуальные различия в ширине каймы красного круга, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены.

**С, 3а «ДВИЖЕНИЕ ВСЕХ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ДВУХКОЛЕСНЫХ МОТОЦИКЛОВ БЕЗ КОЛЯСКИ, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила некоторые визуальные различия в обозначении автомобиля, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены.

Секретариату следует рассмотреть пункт 2 раздела D Конвенции (стр. 43) и пункт 20 Европейского соглашения и проинформировать участников пятой сессии.

**С, 3б «МОТОЦИКЛЕТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие очень многих различий в обозначении мотоцикла, в том числе наличие или отсутствие водителя мотоцикла, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены. Группа подчеркнула необходимость сделать так, чтобы было ясно, что это обозначение относится к мотоциклу.

**С, 3с «ВЕЛОСИПЕДНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие очень многих различий в обозначении велосипеда, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены. Группа подчеркнула необходимость сделать так, чтобы было ясно, что это обозначение относится к велосипеду.

**С, 3д «ДВИЖЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДОВ С ПОДВЕСНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие различий в обозначении велосипеда с подвесным двигателем, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены. Группа подчеркнула необходимость сделать так, чтобы было ясно, что это обозначение относится к велосипеду с подвесным двигателем.

**С, 3е «ГРУЗОВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие различий в обозначении грузовых автомобилей, однако пришла к мнению, что основные характеристики обозначения были сохранены.

**С, 3ф «ДВИЖЕНИЕ ЛЮБОГО МЕХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, БУКСИРУЮЩЕГО ПРИЦЕП, КРОМЕ ПОЛУПРИЦЕПА ИЛИ ОДНООСНОГО ПРИЦЕПА, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила, что некоторые страны, используют иное обозначение (полное транспортное средство с одноосным прицепом). По ее мнению, это считается изменением основных характеристик обозначения. Некоторые страны также используют обозначение с двумя осями, что, по мнению Группы, лучше передает смысл этого положения. В этой связи Группа рекомендует изменить обозначение в Конвенции, с тем чтобы придать больше ясности тому моменту, что данный запрет направлен не на одноосные, а на другие прицепы, добавив вторую ось на обозначении прицепа.

**С, 3г «ПРОЕЗД ЗАПРЕЩЕН МЕХАНИЧЕСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ С ПРИЦЕПОМ»**

Замечаний нет.

**С, 3h «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ, ДЛЯ КОТОРЫХ ПРЕДПИСАНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛЬНЫЕ ТАБЛИЧКИ, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила, что страны используют для обозначения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, различные цвета (желтый, оранжевый и красный). Группа рекомендовала использовать в данном случае оранжевый цвет (как показано на обозначении в Конвенции). Группа была проинформирована о том, что к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию 1968 года, могут присоединяться только государства – члены ЕЭК ООН, которые присоединились к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Группа в предварительном порядке решила рекомендовать внести (при условии рассмотрения Сводной резолюции о дорожных знаках и сигналах в соответствии с примечанием ниже) соответствующую поправку в Конвенцию 1968 года с целью включить в нее знаки С, 3m и С, 3n, содержащиеся в Европейском соглашении 1971 года.

*Секретариат проинформирует Группу на ее пятой сессии о знаках для обозначения опасных грузов, которые были недавно включены в Сводную резолюцию о дорожных знаках и сигналах (СР.2).*

**С, 3i «ДВИЖЕНИЕ ПЕШЕХОДОВ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила, что одна страна использует незначительно отличающееся обозначение (стоящий человек). Группа полагает, что обозначение пешехода должно отражать движение. Группа рекомендовала использовать для этого знака обозначение человека в том виде, в котором оно показано на знаке Е, 12с.

**С, 3j «ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила, что некоторые страны используют несколько отличающееся обозначение гужевого движения (все животное и половина телеги), и сочла, что это представляет собой изменение основных характеристик обозначения. Группа полагает, что в данном случае следует использовать все обозначение в том виде, в котором оно содержится в Конвенции.

**С, 3k «ДВИЖЕНИЕ РУЧНЫХ ТЕЛЕЖЕК ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие некоторых различий в обозначениях, однако выразила мнение, что основные характеристики этого обозначения сохранены. Группа рекомендовала использовать для этого знака обозначение человека в том виде, в котором оно изображено на знаке Е, 12с, и толкающего тележку.

**С, 3l «ДВИЖЕНИЕ САМОХОДНЫХ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила наличие некоторых различий в обозначениях, однако выразила мнение, что основные характеристики этого обозначения сохранены.

**С, 4a «ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа выразила мнение, что горизонтальная полоса не соответствует пункту 2 раздела С.1. Группа рекомендовала создать небольшую группу (в составе Португалии и Швейцарии) для рассмотрения вопроса о том, является ли наклонная диагональная полоса обязательной для всех знаков категории С, за исключением знаков С, 3, в случае которых странам дается право выбора (см. примечание на стр. 47).



**С, 4б «ДВИЖЕНИЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ГУЖЕВОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа решила перенести обсуждение этого знака на пятую сессию (после получения ответа небольшой группы по знаку С, 4а).

**С, 5 «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГАБАРИТНАЯ ШИРИНА КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа выразила мнение, что этот знак в Конвенции соответствует требованиям. Тем не менее Группа намерена обсудить на следующей сессии предложение, которое будет подготовлено компанией «Э-мейзинг дизайнз».

*Кувейту следует исправить свой знак, который был включен по ошибке. Компании «Э-мейзинг дизайнз» следует представить предлагаемое изображение.*

**С, 6 «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГАБАРИТНАЯ ВЫСОТА КОТОРЫХ ПРЕВЫШАЕТ ... МЕТРОВ, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа выразила мнение, что этот знак в Конвенции соответствует требованиям. Тем не менее Группа намерена обсудить на следующей сессии предложение, которое будет подготовлено компанией «Э-мейзинг дизайнз».

*Компании «Э-мейзинг дизайнз» следует представить предлагаемое изображение.*

**С, 7 «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, МАССА КОТОРЫХ С НАГРУЗКОЙ ПРЕВЫШАЕТ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила, что одна страна использует знак с изображением грузового транспортного средства, и выразила мнение, что это представляет собой изменение основных характеристик данного обозначения. Группа также отметила различие в использовании строчных и прописных букв для обозначения «Т» (т.е. в некоторых странах используется строчная буква «т»), а также в ее расположении на знаке; к тому же некоторые страны используют запятые и знаки периода. Группа выразила мнение, что обозначение в Конвенции следует изменить с прописной буквы на строчную («т») и что эта буква должна быть расположена там, где она расположена в настоящее время в Конвенции.

Группа также полагает, что там, где используется запятая или знак периода, высота второй цифры должна составлять две трети от высоты первой цифры и что строчная буква «т» должна ставиться сразу же за второй цифрой и на том же уровне и выглядеть пропорционально. Если требуется указать часть, то, по мнению Группы, ее величина должна округляться до ближайшего десятичного знака (например, 3,5 т, 7,8 т). Если речь идет о целом числе (например, 7,00 т), то она должна изображаться без нулей и без знаков периода (например, 7 т).

*Кувейту следует исправить свой знак.*

**С, 8 «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ, ПРЕВЫШАЮЩЕЙ ... ТОНН, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила различие в использовании строчных и прописных букв для обозначения «Т» (т.е. в некоторых странах используется строчная буква «т»), а также в ее расположении на знаке; к тому же некоторые страны используют запятые и знаки периода. Группа также отметила различия в острине стрелок и осях. Группа выразила мнение, что обозначение в Конвенции следует изменить с про-

писной буквы на строчную («т») и что буква «т» должна быть расположена там, где она расположена в настоящее время в Конвенции. Кроме того, Группа полагает, что стрелку необходимо исключить, заменив ее одним острием, и что размер первой цифры обозначения в Конвенции должен быть шире.

И наконец, Группа полагает, что там, где используется запятая или знак периода, высота второй цифры должна составлять две трети от высоты первой цифры и что строчная буква «т» должна ставиться сразу же за второй цифрой и на том же уровне и выглядеть пропорционально. Если требуется указать часть, то, по мнению Группы, ее величина должна округляться до ближайшего десятичного знака (например, 3,5 т, 7,8 т). Если речь идет о целом числе (например, 7,00 т), то она должна изображаться без нулей и без знаков периода (например, 7 т).

### **С, 9 «ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИЛИ СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДЛИНОЙ БОЛЕЕ ... МЕТРОВ, ЗАПРЕЩЕНО»**

Группа отметила различие в использовании строчных и прописных букв для обозначения «м» (т.е. в некоторых странах с кириллицей используется прописная буква «М») и тот факт, что одна страна не использует обозначение грузового автомобиля. Группа считает, что букву «м» следует ставить сразу же за числом, а не под ним, что стрелки необходимо заменить остриями стрелок и что число, используемое для обозначения в Конвенции, должно быть шире.

### **С, 10 «ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ МЕЖДУ НИМИ ДИСТАНЦИИ, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, В ... МЕТРОВ»**

#### **С, 11а «ПОВОРОТ НАЛЕВО ЗАПРЕЩЕН»**

#### **С, 11 б «ПОВОРОТ НАПРАВО ЗАПРЕЩЕН»**

#### **С, 12 «**