



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Восемьдесят вторая сессия**
Женева, 8–12 марта 2021 года**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его восемьдесят второй сессии****I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою восемьдесят вторую сессию в Женеве 8–12 марта 2021 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе приняли участие представители следующих государств — членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Болгарии, Германии, Греции, Дании, Израиля, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. В работе сессии участвовали также представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Гамбии, Индии, Государства Палестина, Камбоджи, Малайзии, Марокко, Монголии, Новой Зеландии и Японии.

3. На сессии также были представлены Европейская комиссия и следующие неправительственные организации: Американская ассоциация автотранспортных администраций (ААМВА), Европейская ассоциация автошкол (ЕФА), Европейский совет по транспортной безопасности (ЕСТБ), Евро-средиземноморский транспортный проект («ЕвроМед»), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная организация по стандартизации (ИСО), Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас», «Лазер–Европа», Юридическая комиссия Англии и Уэльса и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).

4. В качестве наблюдателей в работе сессии приняли участие представители Университета Аалто, Делфтского технологического университета (Нидерланды), Эйндховенского технического университета, Университета Джона Хопкинса, Бирмингемского университета, Университета Южной Каролины и компании «Уаймо».



II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/174). Секретариат пояснил, что текст доклада WP.1 о работе его прошлой сессии (ECE/TRANS/WP.1/173) для облегчения его перевода был разделен на следующие два документа: непосредственно сам доклад (содержащийся в настоящее время в документе ECE/TRANS/WP.1/173) и приложение к нему (содержащееся в настоящее время в документе ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1). В результате в докладе делается ссылка уже не на приложение, а на добавление. WP.1 принял эту информацию к сведению.

6. Председатель WP.1 отметила, что WP.1 проводит свое совещание 8 марта, когда отмечается Международный женский день, и по этому случаю поблагодарила всех женщин-участниц сессии за предпринимаемые ими колоссальные усилия по повышению безопасности дорожного движения во всем мире. Кроме того, Председатель указала, что безопасная мобильность может содействовать доступу всех женщин к возможностям образования и трудоустройства на глобальном уровне. Председатель также тепло приветствовала представителей Евро-средиземноморского транспортного проекта и выразила им признательность за интерес, проявленный к участию в сессии.

7. WP.1 был проинформирован о том, что все материалы, представленные в ходе сессии, доступны на веб-сайте WP.1.

III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

8. Сессию открыл Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, сделав заявление, в котором он подчеркнул важное значение повышения безопасности дорожного движения как на национальном, так и на глобальном уровне, в частности в контексте оздоровления общей ситуации после пандемии COVID. Он отметил важность правовых документов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Межминистерский делегат Франции по безопасности дорожного движения, которая также выступила со вступительным словом, подчеркнула важное значение согласования правил дорожного движения в эпоху технологических изменений. WP.1 высоко оценил вступительные замечания обоих основных ораторов, выразив им признательность за участие в работе сессии.

9. Председатель передал WP.1 обновленную информацию по различным вопросам и достигнутым результатам в области безопасности дорожного движения в контексте последней сессии КВТ, состоявшейся в феврале 2021 года.

10. Секретариат Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения проинформировал WP.1 о его работе, а секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения передал обновленную информацию о недавней деятельности Специального посланника в области содействия обеспечению безопасности дорожного движения и осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций.

11. Секретариат изложил обновленную информацию о подготовке нового плана действий для второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). WP.1 принял к сведению эту информацию и просил все соответствующие стороны принять участие в предстоящем консультативном процессе.

12. На прошлой сессии секретариат представил проект хартии прав пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, который стал результатом совместной работы секретариата, Института европейского права в сфере дорожного движения и Совета страховых бюро. Эта хартия содержит десять принципов, касающихся прав

жертв ДТП, и к WP.1 была обращена просьба представить замечания на этот счет. После продолжительной дискуссии WP.1 на этой сессии одобрил и высоко оценил документ ECE/TRANS/WP.1/2021/1, поручив секретариату занести текст хартии на веб-сайт WP.1, причем желательно в формате брошюры. Председатель просил членов WP.1 передать на будущих сессиях сообщения об использовании ими этой хартии.

13. С учетом нехватки времени национальные делегации и международные организации имели возможность представить в письменном виде сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, в том числе о недавно внесенных и запланированных изменениях законодательства в области дорожного движения, а также любую информацию о мероприятиях, которые состоятся до начала следующей сессии WP.1. Правительство Австралии передало неофициальный документ № 12 с описанием усилий страны по повышению безопасности дорожного движения.

IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)

A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств

14. WP.1 возобновил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 с использованием неофициального документа № 1, в котором отражены результаты дискуссий, прошедших до настоящего времени в рамках WP.1, и содержатся выделенные жирным шрифтом положения, которые еще предстоит обсудить. МАЗМ представила неофициальный документ № 10, касающийся пунктов 28.2 и 40. WP.1 достиг согласия по пунктам 24.2, 28.2 и 29.2. На следующей сессии WP.1 возобновит обсуждение с пункта 31 (огонь заднего хода). WP.1 просил Правительство Германии уточнить его предложение по пункту 31, особенно с учетом пунктов 12 и 12-бис статьи 32 (по которым уже достигнуто согласие).

B. Водительские удостоверения

1. Предложения по поправкам

15. На прошлой сессии WP.1 обсудил предложенный комбинированный подход к вопросу о внутренних и международных водительских удостоверениях (результаты этого обсуждения кратко изложены в первых четырех подпунктах пункта 2 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3). WP.1 отметил, что предложение о «самостоятельном МВУ» не получило поддержки со стороны некоторых Договаривающихся сторон.

16. По этой причине неофициальная группа просила неофициальную группу экспертов подготовить упрощенное предложение по поправкам, содержащее описание вариантов минимальных элементов защиты для нынешней системы НВУ и МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года (без комбинированного подхода), а также любых усовершенствований нынешней системы или удостоверений. В целях устранения различий между конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов Председатель WP.1 также просил неофициальную группу экспертов рассмотреть «свод принципов», который содержится в пункте 46 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1.

17. На нынешней сессии ФИА представила материалы, обосновывающие предложение о внесении поправок в статью 41 Конвенции 1968 года. Она также предложила составить перечень государственных учреждений и объединений, «должным образом уполномоченных» выдавать НВУ, который можно было бы разместить на веб-сайте WP.1.

18. После состоявшейся дискуссии WP.1 вновь просил неофициальную группу экспертов подготовить к следующей сессии упрощенное предложение по поправкам в соответствии с вышеизложенным и напомнил о том, что это предложение не следует

основывать на комбинированном подходе. На следующей сессии к WP.1 будет также обращена просьба рассмотреть внесенное ФИА предложение относительно целесообразности составления перечня учреждений, уполномоченных выдавать НВУ.

19. На прошлой сессии WP.1 согласился с актуальностью использования таблицы, озаглавленной «Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования НВУ и МВУ» (таблица 6 в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1), и поручил секретариату подготовить документ (на основе таблицы с текстом) для составления соответствующей записки или брошюры с руководящими указаниями. В данной связи секретариат представил неофициальный документ № 2 (основанный на таблице 6 из указанного выше документа на английском, русском и французском языках). WP.1 одобрил этот документ и поручил обеспечить доступ к нему на своем веб-сайте в формате брошюры.

2. Будущая деятельность, представляющая интерес

20. WP.1 решил включить в этот пункт повестки дня вопрос о подготовке водителей в контексте развития автомобильных технологий.

21. С учетом внимания и интереса, проявленных к «мобильным водительским удостоверениям» на прошлой сессии, WP.1 продолжил обмен информацией по этой теме. Польша представила свой электронный реестр НВУ, Европейская ассоциация автошкол (ЕФА) охарактеризовала свою матрицу обучения, а ААМВА сообщила WP.1 о своем новом видеофильме, посвященном преимуществам мобильных водительских удостоверений.

С. Автоматизированное вождение

1. Транспортные средства с системами автоматизированного вождения: концепция действий, не связанных с вождением

22. На прошлой сессии WP.1 просил авторов пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1, объединив его с неофициальным документом № 9 и приняв во внимание высказанные замечания, в том числе определить конкретную направленность этого документа, т. е. какие именно типы автотранспортных средств (и технологии) должны быть предметом обсуждения. На нынешней сессии WP.1 обсудил документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2, представленный Германией, Канадой, Люксембургом, Нидерландами, Соединенным Королевством, Францией, Швецией и Японией.

23. WP.1 рассмотрел этот документ, и с учетом замечаний по существу Председатель обратилась к представившим его сторонам с просьбой пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2 в свете неофициальных документов № 11 и 13, а также вопросов, затронутых в рамках пункта 3 d) повестки дня и касающихся человеческих факторов, особенно тех из них, которые основаны на научных данных.

24. Председатель WP.1 поручил секретариату изучить возможность организации в мае 2021 года неофициальной сессии, посвященной обсуждению пересмотренного документа ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2.

2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

25. На прошлой сессии Соединенное Королевство проинформировало WP.1 о замечаниях и предложениях, которые оно получило и намерено включить в документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2. На нынешней сессии Соединенное Королевство не представило документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1, однако сообщило WP.1, что к следующей сессии WP.1 будет подготовлен соответствующий неофициальный документ. Председатель WP.1 просил Соединенное Королевство сосредоточиться вначале на пунктах 3 f), 3 g), 4 a) и 4 b) документа ECE/TRANS/WP.1/2019/2 с учетом широкого круга вопросов, охватываемых этой темой.

3. Оптические и/или звуковые сигналы в транспортных средствах с СПВ и АСВ

26. На прошлой сессии WP.1 просил Германию представить пересмотренный документ на основе неофициального документа № 13 (март 2020 года). Германия сообщила, что из-за ситуации с COVID внести этот документ на рассмотрение не удалось.

27. На нынешней сессии Председатель WP.1 представила неофициальный документ № 3 (подготовленный МТИ) для начала предварительного обсуждения поведенческих и когнитивных аспектов этой тематики. Цель этого обсуждения состоит в изучении возможной необходимости требовать от автоматического транспортного средства указания — либо с помощью оптического или звукового сигнала, либо с помощью обоих сигналов — его режима работы («автоматического или ручного»).

28. После состоявшейся дискуссии WP.1 решил продолжить обсуждение этой темы и просить экспертов в области поведенческих и когнитивных наук представить соответствующие материалы на будущих сессиях.

4. Предложение по поправкам к статье 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года

29. На прошлой сессии WP.1 рассмотрел предложение по поправкам к статье 34, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1, и принял его без каких-либо изменений. На нынешней сессии секретариат представил обновленную информацию о процедуре уведомления в рамках Управления по правовым вопросам, сообщив WP.1, что уведомление депозитария (C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19) было распространено 15 января 2021 года.

5. Создание группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении

30. На прошлой сессии WP.1 обсудил документ ECE/TRANS/WP.1/2020/2, внося в него некоторые изменения, в частности добавив пункт 12, и принял его. Кроме того, WP.1 поручил секретариату как можно скорее обеспечить перевод пересмотренного документа ECE/TRANS/WP.1/2020/2 на русский и французский языки и представить его к восьмидесятой третьей сессии КВТ для одобрения.

31. На нынешней сессии Председатель WP.1 пояснила, что круг ведения, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/2, с некоторыми изменениями (термин «parent» в тексте на английском языке (к тексту на русском языке не относится) был заменен на «supervising») был включен в приложение III к документу ECE/TRANS/2021/6 КВТ. В ходе сессии КВТ она просила уточнить значение термина «supervising» («вышестоящий»), с тем чтобы группа экспертов могла приступить к выполнению своего мандата и успешно выполнить его. Как было установлено, под термином «supervising» подразумевается, что группа отчитывается непосредственно перед WP.1 (как указано в перечне решений КВТ в пункте 12 неофициального документа № 8/Rev.5). КВТ «одобрил учреждение новой группы экспертов, которой поручено подготовить проект нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, на основе ее круга ведения, содержащегося в приложении III к документу ECE/TRANS/2021/6» (как указано в перечне решений КВТ в пункте 12 неофициального документа № 8/Rev.5).

32. Секретариат сообщил, что учреждение этой новой группы экспертов одобрил Исполком в начале марта 2021 года и что в ближайшее время он направит Договаривающимся сторонам письмо с предложением о выдвижении кандидатур в состав этой группы. Секретариат приложит все усилия для установления сроков проведения совещаний начиная с 2021 года (вероятно, во второй половине 2021 года). На следующей сессии будет представлена обновленная информация на этот счет.

D. Человеческие факторы и автоматизированное вождение как ключевые аспекты для будущего дорожного движения

33. В ходе прошлой сессии WP.1 приветствовал уделение внимания вопросу о человеческих факторах при разработке международных правил, касающихся автоматизированных транспортных средств, а также в контексте разработки искусственного интеллекта для автономного вождения и систем помощи водителю. Принимая во внимание актуальность учета человеческих факторов, а также контекст определения наиболее подходящей стратегии информирования участников дорожного движения и проведения среди них воспитательной работы по вопросам взаимодействия с «дорожным движением нового типа», Председатель WP.1 просила ученых из Эйнховенского университета, Делфтского университета и Университета Южной Каролины поделиться своими соображениями по вопросам и проблемам, возникающим в связи с эксплуатацией автоматизированных транспортных средств. WP.1 выразил заинтересованность и признательность в данной связи, обратившись к научным кругам этих трех университетов с просьбой регулярно представлять обновленную информацию на будущих сессиях. Канада предложила обсудить идею принятия хартии человеческих факторов и автоматизированного вождения. Председатель одобрила это предложение и просила WP.1 внести вклад в его дальнейшую разработку.

V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

34. На прошлой сессии WP.1 завершил рассмотрение заключительного доклада Группы экспертов (ECE/TRANS/WP.1/2019/4). На нынешней сессии WP.1 возобновил обсуждение предложений Группы экспертов о внесении поправок в приложения 1 и 3 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года с комментариями (в частности речь идет о знаках E, 2b, E, 3a и E, 15) на основе использования документа ECE/TRANS/WP.1/2019/5 (вплоть до его страницы 68 на английском языке).

35. Секретариат сообщил WP.1, что Комитет по внутреннему транспорту и Исполком одобрили просьбу о продлении мандата Группы экспертов до конца 2022 года. Вскоре секретариат проконсультируется с Председателем этой Группы по вопросам организации ее совещаний в 2021 и 2022 годах.

36. Секретариат также проинформировал WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года). В систему e-CoRSS внесены практически все изображения знаков, и секретариат приступит к включению в базу данных текста после того, как WP.1 примет предложение о поправке, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2019/5. По окончании этого этапа к e-CoRSS будет открыт общий доступ с оговоркой о том, что она не будет иметь обязательной силы до тех пор, пока предложение о поправке не вступит в силу.

VI. Сводная резолюция о дорожном движении (CP.1) (пункт 5 повестки дня)

A. Безопасный системный подход и предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя

37. На прошлой сессии Председатель проинформировала WP.1 о том, что обзор и пересмотр CP.1 будут завершены после принятия нового приложения VIII (пункт 5 b) повестки дня). Кроме того, Председатель отметила, что название этого пункта будет пересмотрено следующим образом: «Безопасный системный подход».

В. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода, которые определены в рамках проекта для Юго-Восточной Азии

38. На прошлой сессии неофициальная группа экспертов (Италия, ИРТЕ, Бирмингемский университет (Соединенное Королевство) и Университет Джона Хопкинса) представила документ ECE/TRANS/WP.1/2020/5, который основан на результатах исследований, проведенных ИРТЕ в сотрудничестве с WP.1 и различными исследовательскими учреждениями из Юго-Восточной Азии. WP.1 решил использовать этот документ в качестве нового приложения VIII к СР.1 и приступил к его обсуждению. WP.1 продолжил обсуждение текста документа ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1 вплоть до пункта 13 и возобновит его рассмотрение на следующей сессии.

39. Был проведен веб-семинар для обсуждения важного значения руководящих указаний по безопасному интегрированию нерегулируемых видов транспорта в контексте работы по наращиванию потенциала, осуществляемой Глобальным форумом в Юго-Восточной Азии.

40. Веб-семинар проходил под руководством Председателя Глобального форума и включал краткие заявления высокопоставленных должностных лиц, представлявших Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН, а также Камбоджу, город Пудучерри (Индия) и штат Харьяна (Индия). В этих заявлениях были охарактеризованы условия обеспечения безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода и была отмечена деятельность Глобального форума, в частности ИРТЕ, по повышению безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии.

41. Этот веб-семинар послужил удобной возможностью для того, чтобы отметить 30-летнюю годовщину создания Института просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ). По такому случаю Президент ИРТЕ подчеркнул важное значение правовых документов ЕЭК ООН, необходимость активного участия и ведущей роли WP.1 в контексте их осуществления в странах с низким и средним уровнем дохода и потребность в надлежащих подходах к решению неотложных проблем, связанных с безопасностью дорожного движения.

42. В ходе веб-семинара были заслушаны ряд выступлений ученых, в которых был рассмотрен целый спектр нерегулируемых видов транспорта, использующихся обычно в Юго-Восточной Азии и других регионах, и были подвергнуты анализу как их социальная необходимость, так и последствия их использования с точки зрения безопасности, перегруженности дорог и воздействия на окружающую среду. С его повесткой дня вместе с перечнем ораторов и тем можно ознакомиться в неофициальном документе № 4.

43. К следующей сессии неофициальная группа экспертов и Председатель подготовят неофициальный документ с подробным указанием того, что именно было сказано на веб-семинаре, в частности в отношении нерегулируемых видов транспорта, в целях дополнения неофициального документа № 4 (сентябрь 2020 года).

С. Средства индивидуальной мобильности

44. WP.1 приняла к сведению неофициальный документ № 2 (сентябрь 2020 года), представленный Литвой, в котором сведена воедино поступившая от национальных делегатов WP.1 законодательная информация по вопросу о таких средствах индивидуальной мобильности, как электроскутеры. Председатель просила всех делегатов и впредь передавать Литве информацию такого рода для ее обобщения в пересмотренном документе.

45. С учетом феномена микромобильности и связанных с ним стратегических проблем Председатель на прошлой сессии вызвалась подготовить концептуальный

документ для изложения некоторых ключевых вопросов и направлений возможной работы WP.1 в этой области. В результате на нынешней сессии был представлен неофициальный документ № 5, разработанный с участием Министерства транспорта Новой Зеландии, Университета Джона Хопкинса и Университета Южной Каролины.

46. WP.1 обсудил этот документ и просил Председателя пересмотреть концептуальную записку на основе поступивших замечаний, а также отразить в ней потенциальные будущие материалы для более четкого понимания того, каким образом страны решают вопросы, связанные со средствами индивидуальной мобильности, представив пересмотренный документ на следующей сессии. Председатель просила изменить название этого пункта повестки дня следующим образом: «Средства индивидуальной мобильности и другие средства, способствующие обеспечению устойчивой и инклюзивной мобильности».

47. Министерство инфраструктуры Польши представило материалы о «правилах, касающихся электроскутеров, личных транспортных средств и средств, стимулирующих мобильность», с освещением последних изменений в законодательстве Польши.

VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 6 повестки дня)

48. WP.1 возобновил обсуждение неофициального документа № 2 (март 2020 года) (на основе документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 с указанием внесенных изменений), касающегося части этого документа, посвященной кругу ведения WP.1, и продолжил внесение поправок в круг ведения. На следующей сессии он возобновит свою дискуссию по вопросам, которые еще не решены в контексте этой части. Секретариат подготовит неофициальный документ с указанием последних изменений для содействия дискуссии в рамках WP.1 на следующей сессии.

VIII. Цели в области устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 7 повестки дня)

49. На прошлой сессии WP.1 настоятельно призвал Бразилию, Швецию и Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас» продолжить их работу по процессу, который можно было бы использовать для оценки вклада WP.1 в реализацию стратегии КВТ или его вклада в достижение целей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития.

50. На нынешней сессии соответствующие стороны внесли на рассмотрение неофициальный документ № 7 (в котором пересмотрен текст неофициального документа № 3/Rev.1 (март 2020 года)) и Швеция от их имени представила материалы относительно концепции оценки воздействия и способов оценки устойчивых транспортных систем на основе целостного подхода. После состоявшейся дискуссии WP.1 одобрил этот подход и решил приступить к его применению в контексте следующей темы: «Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода, которые определены в рамках проекта для Юго-Восточной Азии» (пункт 5 b) повестки дня).

IX. Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)

51. Италия представила материалы о существующих определениях серьезной травмы. Швеция внесла на рассмотрение и представила неофициальный документ № 8, в котором предложено рассмотреть вопрос о внесении поправок в СР.1 для включения определения серьезной травмы (что позволит оценивать риск необратимых медицинских последствий). WP.1 высоко оценил оба сообщения и просил Швецию доработать этот документ к следующей сессии. И наконец, WP.1 решил перенести этот

пункт повестки дня в пункт 7 (Цели в области устойчивого развития: возможный вклад WP.1) начиная со следующей сессии.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

52. На прошлой сессии секретариат WP.29 представил информацию о текущем статусе документа ECE/TRANS/WP.1/2020/3 (о будущих совместных инициативах WP.1 и WP.29). На нынешней сессии WP.29 сообщил Глобальному форуму, что этот документ был одобрен WP.29, который с нетерпением ожидает продолжения сотрудничества с WP.1.

53. Секретариат WP.29 также сообщил WP.1, что на прошлой сессии КВТ была одобрена предложенная «дорожная карта» КВТ на период 2021–2025 годов (пункт 28 неофициального документа № 8/Rev.5).

54. По предложению WP.1 Председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) поделился информацией о текущей работе и эволюции в сфере регулирования, предусмотренного с учетом прогресса в автомобильных технологиях, используемых на борту транспортного средства. Председатель GRVA сообщил WP.1, что в январе 2021 года вступили в силу Правила (№ 157), касающиеся автоматических систем удержания в пределах полосы движения, и что их применение ограничено определенной категорией транспортных средств, движущихся со скоростью до 60 км/ч, а также на автомагистралях. В настоящее время GRVA занимается пересмотром Правил № 157 с учетом более высоких скоростей, возможности изменения полосы движения и включения в них транспортных средств других категорий. Председатель GRVA уточнил, что основная деятельность его Группы сосредоточена на разработке глобальных требований к автоматизированному вождению в рамках обоих соглашений, касающихся правил в области транспортных средств.

55. Соединенное Королевство внесло на обсуждение неофициальный документ № 9, представленный Германией, Люксембургом, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией, Францией, Швецией и Японией, в котором охарактеризована история деятельности неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению и указаны направления ее возможной будущей деятельности. WP.1 принял к сведению неофициальный документ № 9, и Председатель просила его продолжить рассмотрение вопроса о том, каким образом этот документ мог бы способствовать выполнению его нынешнего плана работы.

56. Председатель WP.1 приняла к сведению возможность проведения сессии вне Дворца Наций в 2022 году в целях пропаганды глобальной роли WP.1 и международно-правовых документов, относящихся к его ведению. К WP.1 была обращена просьба передать Председателю WP.1 замечания и предложения на этот счет.

57. Представитель Отдела управления конференциями ЮНОГ сообщил WP.1 о проведении обследования степени удовлетворенности его клиентов. Делегатам WP.1 настоятельно рекомендовано принять участие в нем. Это обследование доступно по следующему адресу в Интернете: <http://conf.unog.ch/dcmsurvey>.

XI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)

58. Следующую сессию WP.1 планируется провести 20–24 сентября 2021 года в Женеве. Предельный срок для представления официальных документов — 28 июня 2021 года.

ХII. Утверждение доклада о работе восемьдесят второй сессии (пункт 11 повестки дня)

59. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восемьдесят второй сессии.
