



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Восемьдесят третья сессия**
Женева, 20–24 сентября 2021 года**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его восемьдесят третьей сессии****I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою восемьдесят третью сессию в Женеве 20–24 сентября 2021 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В его работе приняли участие представители следующих государств — членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Греции, Дании, Израиля, Испании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции и Эстонии.
2. Участвовали также представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Государства Палестина, Египта, Индии, Иордании, Ливана, Марокко, Новой Зеландии, Туниса 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), 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, Университета Южной Каролины, Массачусетского технологического института и Университета Тренто.



II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/176). Все презентации в формате power point, представленные на этой сессии, доступны на веб-сайте WP.1.

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

6. Секретариат изложил обновленную информацию о недавних изменениях, связанных с предстоящим принятием нового плана действий для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы). Обновленная информация включала структуру плана, ход его реализации и последующие шаги, в том числе его предлагаемое публичное представление 28 октября 2021 года.

7. На предыдущей сессии WP.1 приветствовал и поддержал Хартию прав пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ECE/TRANS/WP.1/2021/1). На нынешней сессии секретариат проинформировал WP.1 о том, что секретариат создал брошюру с этой хартией (<https://unece.org/transport/publications/charter-road-traffic-victims-rights-joint-initiative-wp1-secretariat-and>). WP.1 рекомендуется по мере необходимости использовать и пропагандировать ее.

8. Секретариат Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) проинформировал WP.1 о своей работе, в частности о практических результатах реализации своих проектов, о планируемой будущей стратегии и о мероприятиях по информационной поддержке Фонда (см. дополнительную информацию по адресу URL: <https://unece.org/un-road-safety-fund>).

9. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения выступил с обращением, в котором осветил основные инициативы, а также рассказал о своей деятельности по повышению безопасности дорожного движения. Секретариат Специального посланника сообщил об основных событиях 2021 года и запланированных мероприятиях на оставшуюся часть года.

10. Национальные делегации и международные организации получили возможность представить в письменном виде сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, включая недавно внесенные и запланированные изменения в своем законодательстве, регулирующем дорожное движение, а также любую информацию о мероприятиях, которые намечены на период до следующей сессии WP.1. Никаких письменных сообщений получено не было.

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

11. WP.1 возобновил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 с пункта 31 (огонь заднего хода), используя неофициальные документы №№ 1 и 10 (март 2021 года). Германия отозвала свое предыдущее предложение, касающееся пункта 31. WP.1 достиг согласия по пересмотру пунктов 31, 32, 33 и 40. На следующей сессии WP.1 возобновит обсуждение с пункта 41. (По пункту повестки дня «Прочие вопросы» секретариат проинформировал о точной формулировке положения 29.2, уже принятого на сессии в марте 2021 года.)

В. Водительские удостоверения

1. Предложение по поправкам

12. На предыдущей сессии WP.1 вновь просил неофициальную группу экспертов по водительским удостоверениям подготовить к нынешней сессии упрощенное предложение по поправкам, содержащее варианты минимальных элементов защиты для нынешней системы национальных водительских удостоверений (НВУ) и международных водительских удостоверений (МВУ) в соответствии с Конвенцией 1968 года, а также любые усовершенствования нынешней системы удостоверений, и вновь подчеркнул, что это предложение не должно основываться на комбинированном подходе. На нынешней сессии неофициальная группа экспертов проинформировала WP.1 о том, что на следующей сессии она представит обновленную информацию о предложении по поправкам. Председатель WP.1 подтвердила важность представления такой обновленной информации, согласно первоначальным указаниям WP.1, для обеспечения своевременного продвижения вперед в этой области.

13. Франция проинформировала WP.1 о создании в рамках Европейской комиссии рабочей группы для изучения возможности внесения изменений в Директиву ЕС о водительских удостоверениях (2006/126/ЕС) с целью возможного включения цифровых вариантов водительских удостоверений. ИСО кратко описала свой новый стандарт водительских удостоверений (ISO/IEC 18013-5) и призвала все заинтересованные стороны стремиться к глобальной совместимости, используя стандарт ИСО вместе с категориями транспортных средств и форматом Конвенции о дорожном движении 1968 года.

14. Международная автомобильная федерация (ФИА) представила неофициальный документ № 9, в котором изложена концептуальная основа и структура возможного перечня учреждений, уполномоченных выдавать МВУ. WP.1 высоко оценил этот вклад и предложил своим членам направить комментарии по этому документу непосредственно ФИА. WP.1 просил секретариат представить на следующей сессии неофициальный документ № 9 на английском, русском и французском языках.

15. Секретариат представил обновленную информацию о подготовке брошюры, содержащей Конвенцию, имеющую преимущественную силу в вопросах выдачи/использования НВУ и МВУ, которая была одобрена WP.1 на его предыдущей сессии. Брошюра теперь доступна на английском, русском и французском языках по ссылке [«Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования национальных водительских удостоверений и международных водительских удостоверений, выдаваемых в соответствии с Конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов»](#) | ЕЭК ООН.

2. Будущая деятельность, представляющая интерес

16. На своей предыдущей сессии WP.1 подчеркнул, что внимание к вопросам подготовки водителей, обучения на протяжении всей жизни и осведомленности о принципах дорожного движения имеет первостепенное значение для повышения безопасности дорожного движения, особенно в контексте политики обеспечения безопасной мобильности и быстрого развития технологий, используемых в транспортных средствах. На нынешней сессии WP.1 продолжил обмен информацией по этой теме. ЕФА рассказала о возможных изменениях в Директиве ЕС о водительских удостоверениях, уделив особое внимание адаптации обучения и экзаменов к развивающимся технологиям, используемым в транспортных средствах. Американская ассоциация автотранспортных администраций (ААМВА) в своей презентации разъяснила новый стандарт водительских удостоверений — ISO/IEC 18013-5. Председатель WP.1 предложила ЕФА, ААМВА и ФИА изучить возможность создания неофициальной группы экспертов по «цифровым мобильным водительским удостоверениям» и будущим общим инициативам (в будущем будет обсуждаться в рамках существующего пункта 3 b i) повестки дня).

С. Автоматизированное вождение

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

17. После предыдущей сессии, на которой WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.2, представленный Германией, Канадой, Люксембургом, Нидерландами, Соединенным Королевством, Францией, Швецией и Японией, и неофициальной сессии (5 мая 2021 года), на которой были представлены и обсуждены неофициальные документы №№ 1, 2, 3, 4 и 5, рабочая группа приняла решение о подготовке пересмотренного проекта резолюции на основе результатов обсуждений, состоявшихся в марте и мае. С этой целью Германия, Канада, Люксембург, Нидерланды, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Швеция и Япония представили документ ECE/TRANS/WP.1/2021/2.

18. WP.1 подробно обсудил этот документ, существенно пересмотрел его и в значительной мере согласовал пять из семи основных частей (т. е. преамбулу, определения, рекомендации, касающиеся запросов автоматизированных систем вождения на передачу управления, рекомендации для водителей, рекомендации для изготовителей автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления). Положения или рекомендации, которые еще предстоит согласовать, включают: уточнение «типа транспортных средств, к которым применяется резолюция» в разделе «Определения» (предложение Бельгии); объединение пунктов 3 а) и б) в разделе «Рекомендации, касающиеся запросов автоматизированных систем вождения на передачу управления»; положения о «физических и умственных способностях» и дополнительное положение (предложенное Беларуси) рассмотреть возможность включения в раздел «Рекомендации для водителей» текста, содержащего ссылку на ситуацию, «когда водитель передает обратно динамическое управление системе». Пересмотр оставшихся двух коротких разделов «Рекомендации для договаривающихся сторон» и «Заключение» еще предстоит завершить.

19. Учитывая существенный прогресс в пересмотре документа ECE/TRANS/WP.1/2021/2, WP.1 решил провести специальную сессию до 10 декабря 2021 года для завершения работы над документом. Секретариату было предложено изучить возможность организации однодневной сессии WP.1 с устным переводом на английский, русский и французский языки.

2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

20. Соединенное Королевство внесло на рассмотрение неофициальный документ № 1, содержащий документ для обсуждения по вопросам дистанционного вождения. Этот документ заменяет документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2, ранее представленный по этой теме. В ходе обсуждения делегаты WP.1 высказали свои замечания, в основном касающиеся улучшения определения сферы охвата этого документа, а также анализа аспектов безопасности «дистанционного вождения». В заключение WP.1 предложил Соединенному Королевству рассмотреть сделанные на этой сессии замечания, в частности по определению сферы охвата и целей, а также учесть развивающуюся технологию систем «дистанционного вождения» и ее преимущества. Соединенное Королевство призвало других делегатов принять участие в работе по пересмотру этого документа. Канада и Соединенные Штаты высказали мнение, что этот вопрос является долгосрочной инициативой.

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

21. На предыдущей сессии WP.1 решил продолжить обсуждение этой темы и просить экспертов в области поведенческих и когнитивных наук представить соответствующие материалы. На нынешней сессии сотрудник Лаборатории проблем старения Массачусетского технологического института выступил с докладом по различным аспектам, связанным с потенциальным использованием оптических и/или звуковых сигналов в транспортных средствах с СПВ и АСВ. Германия представила

неофициальный документ № 2 с описанием позиции страны. WP.1 решил, что рассмотрение этого пункта повестки дня следует продолжить на следующей сессии.

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

22. Секретариат напомнил WP.1, что уведомление депозитария (С.N.5.2021. TREATIES-XI.B.19) было распространено 15 января 2021 года, и у договаривающихся сторон есть 12 месяцев, чтобы сообщить Генеральному секретарю, принимают ли они или отклоняют предложение по поправкам.

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

23. Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств (LIAV), секретариат Группы экспертов, а также Председатель и два заместителя Председателя представили информацию об итогах первой сессии Группы экспертов LIAV (1 сентября 2021 года). WP.1 был проинформирован о том, что Группа еще не приняла свою программу работы, и эта задача остается для нее приоритетной. С этой целью Группа проведет в ноябре неофициальное совещание (только на английском языке), организованное правительством Франции, чтобы ускорить разработку программы работы, которая будет представлена на второй сессии Группы в декабре. Документ ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2021/2 (доклад о работе сессии 1 сентября 2021 года) не был представлен, поскольку он будет принят на следующей сессии Группы экспертов LIAV в декабре. Председатель WP.1 поздравил экспертов LIAV с проведением первой сессии и подчеркнул необходимость сосредоточить обсуждения и результаты на мандате Группы (согласно приложению III к документу ECE/TRANS/2021/6).

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

24. На восемьдесят первую сессию WP.1 были приглашены несколько авторитетных ученых, которые выступили с докладами и которым было предложено регулярно представлять обновленную информацию на будущих сессиях. На нынешней сессии обмен мнениями продолжился с участием видных ученых и экспертов (неофициальный документ № 7), выступивших по самым разным вопросам: от перспективных исследований и систем предвидения, машинного обучения ЧМИ в области искусственного интеллекта, автоматизации, человеческого фактора и этики до коллективного иммунитета, применяемого к автоматизированным транспортным средствам в дорожном движении. WP.1 решил продолжить обмен мнениями по этому пункту повестки дня.

25. Канада и Председатель WP.1 представили неофициальный документ № 11, в котором предлагается разработать систему ключевых принципов обеспечения безопасности автоматизированных транспортных средств и удовлетворения потребностей, ориентированных на человека. WP.1 не обсуждал документ подробно. WP.1 вернется к этому вопросу на следующей сессии.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

26. На своей восемьдесят первой сессии WP.1 завершил рассмотрение заключительного доклада Группы экспертов (ECE/TRANS/WP.1/2019/4). На нынешней сессии WP.1 возобновил и затем завершил обсуждение предложений Группы экспертов о внесении поправок в приложения 1 и 3 к Конвенции о дорожных

знаках и сигналах 1968 года (содержатся в документе ECE/TRANS/WP.1/2019/5). WP.1 выразил свою признательность Группе и ее Председателю (Бельгия) за впечатляющую работу, проделанную до настоящего времени. Он поручил секретариату представить окончательные варианты документов ECE/TRANS/WP.1/2019/4 и ECE/TRANS/WP.1/2019/5 (которые будут включать обсуждения и решения WP.1) на следующей сессии WP.1 для возможного принятия.

27. Секретариат напомнил WP.1, что Комитет по внутреннему транспорту и Исполком одобрили просьбу о продлении мандата Группы экспертов до конца 2022 года. Следующую сессию намечено провести 25 октября 2021 года. На 2022 год запланировано две сессии: 30 мая и 30 ноября.

28. Секретариат также проинформировал WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронная версия 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 (СР.1) (пункт 5 повестки дня)

A. Безопасный системный подход

29. На восемьдесят первой сессии Председатель проинформировал WP.1 о том, что обзор и пересмотры СР.1 (документ ECE/TRANS/WP.1/173) будут завершены после принятия нового приложения VIII. WP.1 принял к сведению, что обсуждение приложения VIII было завершено на нынешней сессии.

B. 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

30. WP.1 завершил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2020/5/Rev.1. Он поручил секретариату приложить окончательный вариант к документу ECE/TRANS/WP.1/173 в качестве приложения VIII «Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в странах с низким и средним уровнем дохода». Сводный документ будет представлен для возможного принятия на следующей сессии.

31. На предыдущей сессии состоялся вебинар, в ходе которого ряд ученых выступили с докладами, рассмотрев целый спектр нерегулируемых видов транспорта, широко используемых в Юго-Восточной Азии и других регионах, с обсуждением их социальной необходимости и последствий их использования с точки зрения безопасности, перегруженности дорог и воздействия на окружающую среду. Этот вебинар предоставил также возможность для того, чтобы отметить 30-летнюю годовщину создания Института просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ). На нынешней сессии WP.1 принял к сведению неофициальный документ № 3, в котором обобщены основные идеи вебинара, посвященного нерегулируемым видам транспорта.

32. Сотрудник Католического университета Милана выступил с докладом о преимуществах и недостатках использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС) в странах с низким и средним уровнем дохода, а также

с презентацией (от имени Кенийской ассоциации безопасности «Бода-Бода») о работе коммерческих мотоциклистов в Кении.

33. Председатель WP.1 предложила ФИМ представить на следующей сессии информацию о своей работе и опыте в области неформальных видов транспорта.

C. Средства индивидуальной мобильности и другие устройства, способствующие обеспечению устойчивой и инклюзивной мобильности

34. Делегаты WP.1 продолжали направлять Литве информацию о законодательстве, касающемся средств индивидуальной мобильности, для включения в соответствующий документ. Это позволило Литве представить и внести на рассмотрение неофициальный документ № 10. Председатель призвала делегатов и впредь передавать Литве информацию такого рода для постоянного обновления этого документа.

35. Председатель и Университет Южной Каролины выступили с обзорными презентациями, посвященными соответственно меняющейся городской среде и влиянию развития технологий мобильности на достижение принципов ЦУР (безопасность, устойчивость, разнообразие и инклюзивность, а также равноправие), потенциалу средств индивидуальной мобильности и мерам, принимаемым странами для их безопасного и успешного внедрения. В выступлениях был учтен неофициальный документ № 5 (март 2021 года), который был представлен Председателем и разработан с участием Министерства транспорта Новой Зеландии, Университета Джона Хопкинса и Университета Южной Каролины.

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

36. WP.1 возобновил обсуждение неофициального документа № 4 (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 продолжил внесение поправок в круг ведения и на следующей сессии возобновит свою дискуссию по еще нерешенным вопросам в этой части. В ответ на высказанную просьбу секретариат проинформировал WP.1 о резолюции Генеральной Ассамблеи (A/RES/65/276 от 3 мая 2011 года), в которой содержатся правила, касающиеся участия Европейского союза в работе Организации Объединенных Наций.

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

37. На предыдущей сессии Швеция внесла на рассмотрение и представила неофициальный документ № 8 (март 2021 года), в котором предложено рассмотреть вопрос о внесении поправок в СР.1 для включения определения серьезной травмы (что позволит оценивать угрозу постоянного ущерба для здоровья). WP.1 высоко оценил этот документ и предложил Швеции доработать его. С этой целью на текущей сессии Швеция представила неофициальный документ № 8 с предложением по потенциальному вкладу WP.1 в связи с задачами 3.6 и 11.2 ЦУР ООН, а также по определению серьезной травмы. WP.1 высоко оценил подход Швеции и решил рассмотреть (на следующей сессии) следующие три ключевые области, предложенные в неофициальном документе № 8: а. определение серьезной травмы; б. разработка долгосрочной программы работы (2022–2030 годы), включающей мероприятия и ожидаемые достижения, направленные на противодействие серьезным травмам в глобальном масштабе; и с. проведение двухгодичных оценок.

38. В свете просьбы КВТ к вспомогательным органам привести свою работу в соответствие с его Стратегией в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года WP.1 организовал и провел:

а) рабочее совещание продолжительностью в полдня, посвященное устойчивым стратегиям обеспечения безопасности дорожного движения для реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в странах, участвующих в проекте ЕВРОМЕД по поддержке транспорта (Египет, Израиль, Иордания, Ливан, Марокко, Тунис и Государство Палестина); и

б) обсуждение по итогам сообщений «Имола ливинг лэб» (представительного кластера с участием научных кругов, гражданского общества, медицинских реабилитационных центров и местных органов власти), посвященных инновационному межсекторальному плану действий для осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (неофициальный документ № 5 и 5/Add.1).

39. WP.1 высоко оценил национальные доклады Египта, Израиля, Иордании, Ливана, Марокко и Государства Палестина и предложил странам — участницам ЕВРОМЕД регулярно информировать по этим вопросам на будущих сессиях. Сообщения «Имола ливинг лэб» также получили высокую оценку, и WP.1 с нетерпением ожидает, что по этой инициативе будет представлена новая информация, а также, возможно, выражена заинтересованность в сотрудничестве с WP.1.

40. По инициативе Канады и Соединенных Штатов WP.1 решил провести на следующей сессии обсуждение и/или совещание группы экспертов по теме «Вождение в состоянии наркотического и алкогольного опьянения как фактор безопасности дорожного движения» в контексте задачи 3.6 ЦУР.

IX. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)

41. Председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) проинформировал о последних изменениях. Особый интерес для WP.1 представляют предложения, касающиеся возможности использования Правил № 157 (автоматизированные системы удержания в полосе движения) для других типов транспортных средств, повышения ограничения скорости с 60 до 130 км/ч и изменения маневра смены полосы движения.

42. Председатель GRVA поддержал предложение об организации в 2022 году (при условии согласия GRVA и WP.29) совместного мероприятия с WP.1, с тем чтобы привлечь сообщество специалистов по безопасности дорожного движения к обмену мнениями и опытом в контексте происходящего в последнее время стремительного технического прогресса. Председатель GRVA подчеркнул важность тесного сотрудничества WP.1 и GRVA.

43. WP.1 обсудил неофициальный документ № 9 (март 2021 года) и предложил IGEAD внести вклад в программу работы WP.1 путем анализа определения и роли водителя, вопросов обучения и подготовки водителей, дистанционного вождения, а также возможности подключения WP.29 (ФРАВ) к разработке глоссария терминологии в области автоматизированных транспортных средств.

44. Председатель WP.1 напомнил о важности проведения сессии вне Дворца Наций в 2022 году в целях пропаганды глобальной роли WP.1 и международно-правовых документов, относящихся к его ведению, с упором на инклюзивную мобильность. WP.1 было предложено передать Председателю замечания и предложения на этот счет.

45. Председатель WP.1 и организация «Лайф интернэшнл» проинформировали делегатов о Всемирном фестивале фильмов по безопасности дорожного движения, который состоится в феврале 2022 года и будет приурочен к сессии КВТ.

46. Никаких других вопросов WP.1 не обсуждал.

**X. Сроки проведения следующей сессии
(пункт 9 повестки дня)**

47. Следующую сессию WP.1 планируется провести 7–11 марта 2022 года в Женеве. Предельный срок для представления официальных документов — 10 декабря 2021 года.

XI. Утверждение доклада о работе восемьдесят третьей сессии (пункт 10 повестки дня)

48. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восемьдесят третьей сессии.
