


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**
**Группа экспертов по разработке нового
правового документа об использовании
автоматизированных транспортных средств
в дорожном движении**
Пятая сессия

Женева, 12 декабря 2022 года

**Доклад Группы экспертов по разработке нового
правового документа об использовании
автоматизированных транспортных средств
дорожном движении о работе ее пятой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.1 в сентябре 2022 года (пункт 2 повестки дня)	6	2
IV. Основная деятельность (пункт 3 повестки дня)	7–23	2
V. Состояние работы и последующие шаги (пункт 4 повестки дня)	24–25	5
VI. Выборы должностных лиц (пункт 5 повестки дня)	26–28	5
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)	29–30	6
VIII. Утверждение перечня решений (пункт 7 повестки дня)	31–32	6
IX. Утверждение доклада о работе четвертой сессии (пункт 8 повестки дня)	33	6
X. Следующая сессия (пункт 9 повестки дня)	34–35	6

Приложение

I. Доклад о достижениях Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении с момента ее учреждения	7
--	---



I. Участники

1. Группа экспертов (ГЭ) по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ПДАТС) провела свою сессию 12 декабря 2022 года в Женеве.
2. Сессия проходила под председательством заместителя Председателя г-жи М. Молина (Франция) и проводилось в гибридном формате.
3. В соответствии с пунктом 10 круга ведения (ECE/TRANS/2021/6, приложение III) в ее работе участвовали аккредитованные эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, Албании, Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Индии, Испании, Италии, Камбоджи, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швеции, Швейцарии, Эстонии и Японии.
4. По приглашению Председателя присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и научных структур: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Университета Южной Каролины.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/9

5. Группа рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для настоящей сессии (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/9), и утвердила ее.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии WP.1 в сентябре 2022 года (пункт 2 повестки дня)

6. Секретарь проинформировал Группу об основных вопросах, рассмотренных на сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) в сентябре 2022 года и имеющих значение для Группы экспертов. Он сообщил, что Председатель Группы экспертов представила информацию о прогрессе, достигнутом Группой в ходе сессий в мае и сентябре 2022 года, о деятельности в период между официальными сессиями и о предпринятых Канадой, Францией и Швецией усилиях по организации неофициальных совещаний. Далее он сообщил, что Председатель Группы проинформировала WP.1 о том, что, хотя Канада, Соединенные Штаты Америки и Швеция отдавали предпочтение дальнейшей разработке рамочных документов, Группа решила приступить к подготовке первого проекта в «формате конвенции» для выработки нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. Он проинформировал Группу, что в ходе сессии WP.1 Канада и Соединенные Штаты Америки затронули ряд вопросов, в том числе о том, что конкретно будет рассматриваться в новой конвенции и по какой именно причине Группа решила, что надлежащим правовым документом должна служить именно конвенция. Он сообщил, что WP.1 согласился с обоснованностью просьбы Группы о продлении ее мандата еще на два года. Он указал, что более подробные данные содержатся в пунктах 21–23 доклада о работе сессии ECE/TRANS/WP.1/181. Группа экспертов приняла к сведению доклад секретариата.

IV. Основная деятельность (пункт 3 повестки дня)

Документация: неофициальные документы № 1 и № 2
презентация № 1

7. Эксперты от Нидерландов и Финляндии от имени добровольцев по составлению проекта представили — посредством презентации № 1 — «Каркас»/исходный вариант

нового правового документа (конвенции)» (неофициальный документ № 1, GE.3-05-01). Эксперт от Нидерландов сообщила, что в период между сентябрьской и декабрьской официальными сессиями 2022 года добровольцы по составлению проекта организовали семь совещаний. Она пояснила, что этот «каркас»/исходный вариант был подготовлен во время данных совещаний. Эксперт проинформировала Группу, что проект включает возможную структуру конвенции, сопоставимую с существующими Женевской и Венской конвенциями, а также потенциальные главы и статьи. Далее она пояснила, что в этих статьях содержатся требования, касающиеся различных функций и обязанностей, которые должен выполнять пользователь автоматизированной системы вождения (АСВ), и что Конвенция будет охватывать не усовершенствованные системы помощи водителю (УСПВ), а скорее АСВ без разграничения по уровням автоматизации. Она заявила о необходимости дальнейшей проработки данных вопросов и приветствовала представление соответствующих материалов и предложений.

8. Эксперт от Финляндии продолжила презентацию «каркаса»/исходного варианта, представив содержание глав проекта конвенции, подготовленного добровольцами по составлению проекта (неофициальный документ № 1). Она заявила, что эти главы направлены на определение различных участников, а также установление их функций и обязанностей, в том что касается АСВ. Она проинформировала Группу, что проект главы I включает общие положения; в главе II содержатся общие функциональные требования, предъявляемые к АСВ; в главе III оговариваются дополнительные функциональные требования к АСВ, выдающим запросы на передачу управления; в главе IV определены функции и обязанности человека, находящегося в транспортном средстве, в различных ситуациях; глава V «Оперативные обязанности субъектов, ответственных за обеспечение безопасного поведения автоматизированного транспортного средства при задействованной АСВ» посвящена вопросам ответственности и подотчетности в ситуациях, когда задействована АСВ; глава VI «Дополнительные требования к дистанционному управлению, касающиеся автоматизированных пассажирских и грузовых перевозок» направлена на уточнение термина «дистанционное управление», на определение поставщика услуг или человека, действующего от имени поставщика услуг, их функций и ответственности, а также случаев, когда внутри транспортного средства не находится человека, несущего ответственность; глава VII «Прочие положения» отведена под различные вопросы; и глава VIII «Заключительные положения».

9. Эксперт от Германии выразил поддержку Группе. Он подчеркнул необходимость наличия юридически обязательного международного документа, поскольку только гармонизированный на международном уровне правовой ландшафт позволит обеспечить безопасное внедрение автоматизированных транспортных средств (АТС) во всем мире и гарантировать безопасность вождения. Высказывая мнение по поводу «каркаса»/исходного варианта, он предложил — в порядке обеспечения согласованности и последовательности для целей автоматизированного вождения — использовать существующие определения и опираться в работе на технические требования Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его подгрупп. Эксперт заявил, что четкое определение области применения Конвенции имеет первостепенное значение для целей внесения ясности и гарантирует, что Конвенцией будут охватываться только те вопросы, которые относятся к мандату WP.1. Он предложил включить в Конвенцию исключительно главы, имеющие отношение к транспортным средствам уровня 3 и выше, и указал, что только на уровне 3 допускается резервная функция водителя-человека. Он предложил и далее мониторить ситуацию со звуковыми и видимыми знаками. В заключение он затронул аспекты обработки данных и заявил, что такие аспекты не подпадают под сферу деятельности ни Группы, ни WP.1.

10. Эксперт от Швеции подчеркнул важность акцентирования внимания на проблемах и общих вопросах, которые должны быть рассмотрены и урегулированы в рамках Конвенции, например для обеспечения безопасности международных перевозок, а также повышения безопасности дорожного движения для его уязвимых участников. Он разделяет мнение эксперта от Германии о необходимости изыскания баланса между мандатами WP.1 и WP.29 и о том, что данная конвенция не должна препятствовать техническому прогрессу.

11. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии поддержал заявления Германии и Швеции относительно предпринимаемых добровольцами по составлению проекта усилий и продолжения их работы, памятуя при этом о мандате WP.1.

12. Отметив оговорки Канады в отношении разработки проекта новой конвенции об автоматизированных транспортных средствах, эксперт от Канады рекомендовала Группе в целях обеспечения единообразия терминологии координировать работу с соответствующими форумами, в частности с неофициальной рабочей группой по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (НРГ по ФТАТ) — подгруппой Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в рамках WP.29. Она также предложила, если это будет сочтено необходимым, сохранить за новым юридически обязательным документом определенную степень гибкости, с тем чтобы он мог соответствовать внутренним обстоятельствам Договаривающихся сторон.

13. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, высоко оценила усилия, предпринимаемые добровольцами по составлению проекта, и результат, достигнутый за столь короткое время. Она поинтересовалась, на чем базируется «каркас»/исходный вариант, и каков принципиальный взгляд на него. Вместе с тем она задала вопрос об аналитической основе представленной работы.

14. Эксперты от Нидерландов и Финляндии, координаторы добровольцев по составлению проекта, ответили, что за основу работы взято требование, согласно которому новый правовой документ должен дополнять существующие конвенции, касающиеся правил дорожного движения. Они пояснили, что, поскольку — когда речь заходит об АСВ — функции человека претерпели изменение, в рамках новой конвенции Группе необходимо выявить и определить всех участников, а также их функции и обязанности, учитывая, в частности, уже проделанную работу.

15. Секретарь обратился к Председателю WP.1 с просьбой дать указания относительно дальнейших действиях в отношении неофициального документа № 1, и следует ли представить его на сессии WP.1 в марте 2023 года. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, заявила, что это пока преждевременно и не будет способствовать и без того прекрасной работе GE.3. Она рекомендовала Группе продолжить свою деятельность, ну а некоторыми аспектами и/или сомнениями, если таковые имеются, можно будет поделиться с WP.1 на его следующей сессии.

16. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии представил неофициальный документ № 2 (GE.3-05-02), подготовленный в консультации с добровольцами по составлению проекта и направленный на решение вопросов, поднятых Соединенными Штатами Америки при поддержке Канады на сессии WP.1 в сентябре 2022 года.

17. Эксперты от Германии, Финляндии и Швеции поддержали этот документ.

18. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, напомнила, что мандатом Группы предусматривается подготовка проекта нового правового документа по использованию автоматизированных транспортных средств, который будет обладать юридической силой и актуальностью глобального инструмента согласования и относиться не только к внутреннему и международному дорожному движению.

19. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии указал, что целью конвенции не является полная гармонизация правил дорожного движения, поскольку в существующих документах также предусмотрена определенная степень гибкости с учетом внутренних обстоятельств. Он заявил, что новый правовой документ скорее будет включать единые общие принципы функционирования АТС, правила и ответственность за использование АТС и может потребовать от Договаривающихся сторон обеспечения беспрепятственного доступа к их правилам дорожного движения.

20. Эксперт от Канады приветствовала этот документ и заявила, что он дает ответы на ранее поднятые вопросы. Она выразила признательность эксперту от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии за разъяснение относительно гармонизации правил и заявила, что унификация — принимая во внимание внутренние

обстоятельства в различных регионах и в зависимости от юрисдикционных органов — может оказаться неприемлемой.

21. Эксперты от Италии и Канады предложили отразить параллельное направление деятельности Группы по проведению дальнейших оценок, на котором Канада, Соединенные Штаты Америки и Швеция заострили внимание на сессии WP.1 в сентябре 2022 года, в качестве сохраняющегося вопроса.

22. Группа приняла к сведению предложение о проведении дальнейших оценок для целей подготовки проекта правового текста, а также неофициальный документ № 2, в котором говорится о необходимости проведения таких оценок.

23. Секретарь сообщил Группе, что эксперт от Польши представил информационный документ, озаглавленный «D6.8 — Политические рекомендации по облегчению внедрения транспортных средств с автоматизированным управлением в Европе», который размещен на специальном веб-сайте ЕЭК настоящей сессии.

V. Состояние работы и последующие шаги (пункт 4 повестки дня)

Документация: (ECE/EX/2/Rev.1, ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3)
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11

24. Секретарь представил доклад о достижениях Группы с момента ее учреждения (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11), включая деятельность в межсессионный период, и указал, что в ходе сессии необходимо определиться с формулировкой пункта 20. Он пояснил, что данный доклад требуется в соответствии с руководящими принципами (ECE/EX/2/Rev.1) и программой работы (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3) и может послужить информационной основой для обсуждения на сессии КВТ в марте 2023 года вопроса о продлении мандата.

25. Группа разработала текст пункта 20 документа ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11, одобрила этот документ с поправками (воспроизводится в приложении I) и поручила Председателю WP.1 представить его КВТ на его сессии 2023 года.

VI. Выборы должностных лиц (пункт 5 повестки дня)

Документация: (ECE/EX/2/Rev.1, TRANS/WP.1/100/Add.1)

26. Группа путем аккламации избрала Председателем г-жу Б. Рудольф (Германия).

27. В отсутствие договоренности относительно занятия должностей заместителя Председателя на 2023 и 2024 годы, GE.3 приступила к выборам из числа трех выдвинутых кандидатов: г-жи М. Молина (Франция), г-на Х. Берга (Швеция) и г-на В. Луговенко (Российская Федерация). Выборы проводилось путем тайного голосования в соответствии с главой II Руководящих принципов Исполкома, правилом 12 главы V, правилом 25 главы VII, правилами 27, 28 и 29 главы VIII Правил процедуры WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1), правилом 25 Правил процедуры Комитета по внутреннему транспорту, а также правилом 38 Правил процедуры ЕЭК (E/ECE/778/Rev.5):

Число бюллетеней для голосования: 21

Число недействительных бюллетеней: 0

Число действительных бюллетеней: 21

Число воздержавшихся: 0

Число присутствовавших и участвовавших в голосовании участников (государств-членов): 21

Требуемое большинство: 19

Число полученных голосов:

г-жа М. Молина (Франция): 20

г-н Х. Берг (Швеция): 20

г-н В. Луговенко (Российская Федерация): 1

28. Получив необходимое большинство и набрав большее число голосов, г-жа М. Молина (Франция) была переизбрана заместителем Председателя, а г-н Х. Берг (Швеция) был избран заместителем Председателя на 2023 и 2024 годы.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

29. Группа решила, что добровольцы по составлению проекта могут продолжить свою работу, и предложила делегациям присоединиться к ним в целях доработки исходного проекта.

30. Группа предложила экспертам, желающим заняться работой над пунктом, касающимся деятельности по проведению оценки, включиться в нее.

VIII. Утверждение перечня решений (пункт 7 повестки дня)

Документация: Решения по процедуре «отсутствия возражений»

31. Секретарь кратко представил проект перечня решений по пунктам 1–6 повестки дня, основанный на его записях, сделанных в ходе сессии.

32. Группа рассмотрела этот документ и одобрила его. Группа обсудила пункты 8 и 9 нижеследующим образом.

IX. Утверждение доклада о работе четвертой сессии (пункт 8 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/5

33. Председатель проконсультировала Группу по вопросу утверждения доклада о работе четвертой сессии. Группа утвердила этот доклад, отметив возможность вернуться, при необходимости, к его версии на русском и/или французском языках.

X. Следующая сессия (пункт 9 повестки дня)

34. Секретарь проинформировал Группу, что ее следующую сессию планируется провести 4–5 мая 2023 года.

35. Он сообщил Группе, что ее седьмую сессию планируется провести 30 ноября 2023 года.

Приложение I

Доклад о достижениях Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении с момента ее учреждения

В настоящем документе отражены достижения Группы экспертов (ГЭ) по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ПДАТС) с момента ее учреждения. В нем рассматриваются итоги пяти официальных сессий и четырех неофициальных сессий, состоявшихся до конца сентября 2022 года.

1. В ходе первой сессии, которая состоялась 1 сентября 2021 года, Группа избрала своих должностных лиц и разработала программу работы на период, на который она была учреждена. Группа решила доработать программу работы в ходе неофициального совещания, организованного Францией, и рассмотреть ее на следующей сессии.
2. На своей восьмьдесят третьей сессии в сентябре 2021 года WP.1 отметил работу, проделанную в ходе первой сессии Группы, и подчеркнул необходимость сосредоточить обсуждения и результаты работы Группы на ее мандате (согласно приложению III к документу ECE/TRANS/2021/6).
3. На второй сессии Группы, которая состоялась в декабре 2021 года, Группа приняла программу работы, четко определив свои цели и виды деятельности и составив график их выполнения. В целях ускорения работы до начала следующей официальной сессии в мае 2022 года Группа решила провести две неофициальные сессии.
4. Вышеупомянутая деятельность Группы была направлена на повышение актуальности будущего правового документа, разработка которого в соответствии с кругом ведения Группы (согласно приложению III к документу ECE/TRANS/2021/6) является основным результатом ее работы.
5. Председатель Группы отчиталась перед WP.1 на его восьмьдесят четвертой сессии в марте 2022 года. Председатель WP.1 подчеркнула необходимость одновременно с этим начать рассмотрение планируемой структуры нового документа на основе текущей работы по оценке соображений безопасности.
6. На третьей официальной сессии 16 мая 2022 года Группа заслушала краткий доклад о неофициальных совещаниях, совместно организованных Канадой и Швецией и состоявшихся в январе и марте 2022 года. Эксперт от Канады пояснил, что Группа провела неофициальный обмен мнениями о проблемах безопасности дорожного движения, которые можно будет решить с помощью нового правового документа, на основе результатов второго обследования, распространенного секретариатом после завершения второй официальной сессии. Он пояснил, что Канада и Швеция предложили составить перечень основных рисков для безопасности дорожного движения и разработать ряд кратких обзорных документов по каждому из этих основных рисков.
7. GE.3 отметила ценность обмена информацией о рисках для безопасности дорожного движения и поручила секретариату предоставить информацию о деятельности других рабочих и прочих соответствующих групп, связанной с автоматизированными транспортными средствами.
8. Эксперт от Франции выступила с сообщением в поддержку своего мнения о том, что новым правовым документом должна стать новая конвенция. Она отметила, что наиболее подходящим правовым документом стала бы новая конвенция, разработанная в дополнение к существующим Конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов, поскольку она будет иметь преимущества, связанные с

соблюдением на высоком уровне и единообразным применением правил. Эксперт предложила провести неофициальное совещание перед четвертой сессией ГЭ. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявила, что Группе следует сосредоточить обсуждения скорее не на формате, а на содержании нового правового документа. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, напомнила, что предполагаемым основным результатом работы Группы, согласно мандату Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/2021/6, приложение III, пункт 4), является новый правовой документ, который должен дополнить Конвенции 1949 и 1969 годов и быть направлен непосредственно на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе для уязвимых участников дорожного движения. Она отметила, что в силу этого мандата новый правовой документ не может быть просто поправкой к существующим конвенциям. Эксперт от Австралии предложила параллельно работать и над анализом существующих конвенций в целях разработки необходимых изменений, а также над определением и оценкой рисков для безопасности, связанных с автоматизированными транспортными средствами, в целях разработки исходных параметров для правового документа и обеспечения его направленности на перспективу.

9. Группа пригласила на заседание трех экспертов от НПО, одного эксперта от отрасли, одного эксперта от НПО по безопасности дорожного движения и одного эксперта от научных кругов, каждому из которых ранее было предложено подготовить документ с изложением соображений, актуальных для Группы.

10. Эксперт от МОПАП изложил проблемы отрасли, связанные с включением в дорожное движение автоматизированных систем вождения (АСВ). Он пояснил, что концептуальный сдвиг обусловлен тем, что изготовители таких систем обязаны перенести в технические алгоритмы АСВ ориентированные на человека правила вождения. Он предложил Группе сосредоточиться на согласовании правил дорожного движения, а также на выявлении существующих требований к человеку, которые невозможно предъявить машине.

11. Эксперт от научных кругов (Университет Южной Каролины) представил первоначальные соображения в отношении «проблем безопасности дорожного движения, связанных с использованием автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, которые мог бы надлежащим образом решить международный правовой инструмент», пояснив, что он сосредоточился на возможных документах, как являющихся, так и не являющихся юридически связывающими и действующими как на внутреннем, так и на международном уровне.

12. Эксперт от ЕТСБ затронул вопросы, которые следует рассмотреть на уровне ЕЭК ООН и которые относятся к отсутствию единого человеко-машинного интерфейса, неправильному выбору режима работы, чрезмерному доверию или чрезмерной уверенности и мониторингу состояния водителя. Он призвал к созданию системы надежного надзора и расследования. Эксперт от Австрии высказал предположение, что многие из перечисленных проблем следует решать скорее на технической основе, а посему рассматривать их следует Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его подгруппам.

13. Группа решила, что в любой момент времени любая делегация может подготовить рабочие документы для следующих сессий Группы, внося вклад в работу по пункту а) программы работы Группы (согласно документу ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3), и параллельно с этим начать определять «каркас» нового правового документа, в том числе его ключевые аспекты, для подготовки к работе по пункту б) программы работы Группы.

14. Четвертое, дополнительное совещание Группы, проведенное благодаря ЕЭК ООН и ЮНОГ, состоялось 1–2 сентября 2022 года. В ходе этой двухдневной сессии Группа рассмотрела материалы, подготовленные Францией для неофициального совещания, которое прошло в июле 2022 года. В этих материалах было постатейно рассмотрено содержание Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов и вынесены предложения по каждой из статей, которые можно учесть в новой конвенции.

15. Секретариат проинформировал Группу о деятельности других рабочих групп и соответствующих групп Организации Объединенных Наций, связанной с автономными транспортными средствами, представил историческую справку о конвенциях, касающихся дорожного движения и безопасности дорожного движения, и о типах правовых документов в рамках Организации Объединенных Наций. Группа приветствовала сообщения секретариата. Информация о деятельности других рабочих групп была полезна для определения некоторых технических аспектов, которые уже рассматриваются GRVA — одной из подгрупп WP.29 — и могут представлять потенциальный интерес для GE.3. Сообщение об истории предшествующих конвенций было полезно для определения процедуры, объема работы и материалов, необходимых для разработки новой конвенции, а сообщение с обзором правовых документов в рамках Организации Объединенных Наций дополнило сообщение, сделанное Францией на третьей сессии Группы в мае 2022 года.

16. Группа провела обсуждение на основе подготовленных и представленных экспертом от Франции материалов, которые включали резюме комментариев, полученных Францией в отношении ее сообщения на неофициальном совещании Группы в июле 2022 года. Группа решила действовать следующим образом:

a) начать подготовку текста (в формате кратких проектов) нового правового документа в виде новой конвенции, дополняющей существующие Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов;

b) на первом этапе оставить область применения достаточно широкой, включив в текст определения и системы, которые в конечном итоге могут не войти в новую конвенцию. Было решено, что со временем, по мере разработки проекта, технического прогресса и развития знаний, сфера охвата будет оптимизирована.

17. Для достижения прогресса в этом направлении Группа приняла решение сменить формат межсессионных мероприятий. Неофициальные совещания, организованные делегацией экспертов, проводиться не будут. Вместо этого ряд экспертов Группы вызвались проводить совещания между собой и начать составлять текст, который можно будет включить в первый проект новой конвенции.

18. Ожидается, что между четвертой сессией Группы в сентябре 2022 года и пятой сессией в декабре 2022 года будет проведен цикл из четырех виртуальных совещаний.

19. Председатель Группы и секретариат отчитались перед WP.1 на его восемьдесят пятой сессии, состоявшейся в сентябре 2022 года. Председатель сообщила WP.1 о вышеупомянутых методах межсессионной работы, которые были выбраны с целью начать подготовку первого проекта нового правового документа (в «формате конвенции») об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. Она пояснила, что представители ряда стран добровольно вызвались поддержать эту деятельность, тогда как три страны по-прежнему выражают озабоченность и делают оговорки в отношении разработки проекта документа, считая необходимым провести предварительные мероприятия, прежде чем приступить к ней. WP.1 принял к сведению, что на своей предстоящей сессии в декабре 2022 года Группа намерена приступить к первоначальному рассмотрению первого проекта текста, подготовленного экспертами-добровольцами. WP.1 удовлетворил просьбу Группы о продлении ее мандата еще на два года.

20. На пятой сессии Группы экспертов состоялась презентация исходного проекта (неофициальный документ № 1 (GE.3-05-01), представленный экспертами от Нидерландов и Финляндии от имени добровольцев по составлению проекта и подготовленный в ходе семи неофициальных совещаний).

21. Группа также приняла к сведению предложение о проведении дальнейших оценок для целей подготовки проекта правового текста, на чем Канада, Соединенные Штаты Америки и Швеция заострили внимание на сессии WP.1 в сентябре 2022 года. Группа приняла к сведению неофициальный документ № 2 (GE.3-05-02), подготовленный экспертом от Соединенного Королевства в консультации с добровольцами по составлению проекта, в котором говорится о необходимости проведения дальнейших оценок.

22. Группа переизбрала г-жу Б. Рудольф (Германия) Председателем GE.3 на период проведения сессий в 2023 и 2024 годах. Группа также переизбрала г-жу М. Молина (Франция) и избрала г-на Х. Берга (Швеция) заместителями Председателя для сессий 2023 и 2024 годов.

23. Группа одобрила документ ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11 с поправками и поручила Председателю WP.1 представить его КВТ на его сессии 2023 года.

24. На своей пятой сессии 12 декабря 2022 года Группа обсудила настоящий доклад, посвященный достигнутым на данный момент результатам, и поручила секретариату представить этот доклад вышестоящему органу — WP.1 — с целью распространения информации о достижениях и итогах ее работы среди более широкого круга членов ЕЭК ООН.
