



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Восемьдесят восьмая сессия**
Женева, 18–22 марта 2024 года**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его восемьдесят восьмой сессии****I. Участники**

1. Восемьдесят восьмая сессия Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) состоялась в Женеве с 18 по 22 марта 2024 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В сессии участвовали представители следующих государств — членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов (Королевства), Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В ее работе также приняли участие представители государств, не входящих в ЕЭК: Алжира, Анголы, Бразилии, Египта, Зимбабве, Индии, Камеруна, Ливана, Марокко, Республики Корея, Таиланда и Японии.

3. Кроме того, были представлены учреждения Организации Объединенных Наций и следующие неправительственные организации: Европейский союз, Международный союз электросвязи (МСЭ), Американский совет по автомобильной политике, «Амазон.ком, инк», Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная ассоциация производителей мотоциклов (МАЗМ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная дорожная федерация (МДФ), Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта, Миланский политехнический институт и институт «Панос Милонас».

4. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители научных кругов и частного сектора, а именно: группы АНАС, Университета Джонса Хопкинса, Университета Южной Каролины (США), Болонского университета (Италия) и Университета Бар-Илан (Израиль).



II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/186) и принял к сведению неофициальные документы №№ 1 и 4, содержащие соответственно предварительное расписание работы сессии и перечень участников дискуссионной группы.

6. Секретариат напомнил WP.1, что несанкционированное использование изображений и любых других материалов, защищенных авторским правом, без предварительного и надлежащего согласия владельца авторского права строго запрещено и противоречит правилам и положениям Организации Объединенных Наций. Это означает, что все презентации, направляемые в ЕЭК в любом контексте, должны содержать соответствующую отметку об авторских правах, например: «Авторское право [дата] [автор], все права защищены. За разрешением на воспроизведение и по всем другим вопросам обращаться по адресу [адрес электронной почты автора]». Кроме того, участники WP.1 были проинформированы о том, что, «направляя презентации или материалы, они подтверждают, что им принадлежат права на все содержание, весь текст и все изображения, содержащиеся в них, у них есть разрешение владельца и/или содержание защищено лицензией «Криэйтив коммонз» или находится в общественном достоянии. Они несут полную ответственность за все расходы, связанные с несанкционированным использованием изображений, текста, рисунков и других материалов». WP.1 принял к сведению эту информацию.

7. Г-н Н. Шринивасан, заместитель администратора по исследованиям и разработке программ, выступил с основным докладом от имени Национальной администрации безопасности дорожного движения (НАБДД) и Министерства транспорта США. Хотя за первые девять месяцев 2023 года уровень смертности снизился до 1,25 смертельного случая на 100 млн миль пробега транспортного средства (ПТС), что меньше прогноза на соответствующий период 2022 года, составившего 1,34 смертельного случая на 100 млн ПТС, необходимо сокращать уровень травматизма и количество смертей на дорогах США. С этой целью был реализован и/или реализуется ряд инициатив. Например, была представлена первая в истории Национальная стратегия безопасности дорожного движения (НСБДД), в которой объединены результаты работы, проделанной разными отделами Министерства транспорта США, и предлагается комплекс мер для значительного сокращения числа серьезных травм и смертей на дорогах США; для учета всех элементов в комплексе: безопасности участников дорожного движения, безопасности транспортных средств, безопасности дорог, безопасных скоростей и эффективного оказания помощи пострадавшим после ДТП — используется безопасный системный подход; работа Национального центра статистики и анализа позволяет оказывать эффективную поддержку инвестиционным решениям по повышению безопасности дорожного движения. Г-н Шринивасан отметил также важность учета в НСБДД вопроса об отвлечении внимания водителя. В результате дорожно-транспортных происшествий, в которых, как было установлено, как минимум один из водителей — участников ДТП отвлекся, в 2019 году погибло более 10 000 человек и 1,3 млн получили травмы. Эти ДТП также привели к экономическому ущербу в размере почти 100 млрд долл. (что составляет почти треть всего ущерба от дорожно-транспортных происшествий). Наконец, он предложил WP.1 ознакомиться с программной публикацией НАБДД «Countermeasures That Work» (Контрмеры, которые работают), которая составлялась в качестве справочника в помощь государственным службам, чья деятельность имеет отношение к обеспечению безопасности дорожного движения, при выборе эффективных, научно обоснованных контрмер для обеспечения безопасности дорожного движения (<https://www.nhtsa.gov/book/countermeasures/countermeasures-that-work>). Затем состоялась сессия вопросов и ответов. WP.1 поблагодарил г-на Н. Шринивасана за то, что он нашел время для участия в его сессии.

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

8. На предыдущей сессии WP.1 рассмотрел и внес изменения в документ ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1. Документ ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.2 был представлен на нынешней сессии исключительно для информации и официального утверждения. WP.1 утвердил этот документ.

9. Председатель WP.1 проинформировала рабочую группу о февральской сессии Комитета по внутреннему транспорту 2024 года (неофициальный документ КВТ № 6/Rev.4), уделив особое внимание решениям, касающимся безопасности дорожного движения.

10. На предыдущей сессии WP.1 приступил к анализу пересмотренного Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы (ECE/TRANS/2023/7) и решил создать неофициальную группу по подготовке вклада WP.1. Неофициальной группе было поручено подготовить проект документа для обсуждения на нынешней сессии. Поскольку окончательная версия неофициального документа № 2 еще не готова, ожидается, что неофициальная группа продолжит работу над ним и представит его на следующей сессии. В частности, неофициальная группа постарается включить в План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения вопрос о долгосрочном ущербе от «незначительных травм и травм средней тяжести», полученных в результате дорожно-транспортных происшествий (в дополнение к проблеме тяжелых и более опасных для жизни травм).

11. На предыдущей сессии на основании решения 23 КВТ, принятого в феврале 2023 года, WP.1 просил Группу экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) провести работу по объединению неофициального документа № 5 (сентябрь 2023 года) и неофициального документа № 11 (сентябрь 2023 года), в которых отражены разные подходы. В связи с этим Председатель Группы экспертов по ЛИАВ представил неофициальный документ № 5 (март 2024 года). WP.1 решил продолжить работу над кругом ведения (КВ) Группы экспертов по ЛИАВ в соответствии с неофициальным документом № 5 (март 2024 года) на своей следующей сессии.

12. Секретариат Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) проинформировал WP.1 о своей текущей и будущей работе, представив «Глобальные перспективы укрепления национальных систем безопасности дорожного движения». Приоритеты финансирования ФБДД ООН в 2025–2030 годах включают «Принятие и внедрение нормативных актов и стандартов, согласованных с правовыми документами ООН и передовой практикой» и «Высвобождение устойчивого внутреннего финансирования на цели повышения безопасности дорожного движения».

Форум высокого уровня по объявлению взносов в поддержку пополнения ФБДД ООН будет созван на четвертой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в Марокко 18–20 февраля 2025 года. Участникам WP.1 было предложено рассмотреть возможность принятия обязательств.

13. Секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения предоставил обновленную информацию о его недавней деятельности. В 2023 году Специальный посланник посетил 28 стран; взаимодействовал с министерствами финансов и государствами — членами Организации Объединенных Наций в целях увеличения объема внутренних инвестиций в безопасность дорожного движения; повысил заметность ФБДД ООН, что позволило ему установить партнерские отношения с 26 государствами-членами и с частным сектором; открыл в Марокко вторую Премию им. Кофи Аннана в области безопасности дорожного движения; и провел седьмое Сопровождение Организации Объединенных Наций по партнерству в области безопасности дорожного движения.

14. МДФ предложила делегатам WP.1 принять участие во Всемирном конгрессе 2024 года Международной дорожной федерации «Объединение для содействия мобильности: дороги как катализатор устойчивого будущего для всех» в Стамбуле (Турция) 15–18 октября 2024 года (см. дополнительную информацию на сайте www.irfnet.ch).

15. Национальные делегации и международные организации не предоставили никакой другой информации в письменной форме о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения и изменениях в своем законодательстве, касающемся дорожного движения.

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

A. Водительские удостоверения

16. Неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям представила неофициальный документ № 6, в котором учтены документ ECE/TRANS/WP.1/2023/1 (представленный ИСО по просьбе WP.1), неофициальный документ № 14 (сентябрь 2023 года) и обсуждение WP.1 на его предыдущей сессии. Для содействия дискуссии в рамках WP.1 секретариат представил доклад с кратким изложением итогов обсуждения WP.1 за последние годы, проблем, решения, принятого WP.1 на его восемьдесят первой сессии, и рекомендаций секретариата о целостном рассмотрении соответствующих вопросов.

17. После того как Соединенное Королевство внесло на рассмотрение неофициальный документ № 6, WP.1 поручил неофициальной группе экспертов подготовить до следующей сессии два рабочих документа (на основе неофициального документа № 6). В первый рабочий документ следует включить предложение о внесении поправок, а во второй — историю вопроса и резюме предлагаемых поправок. В нем следует отразить изменения, о внесении которых WP.1 говорил на его восемьдесят первой сессии, и дополнительные изменения, предложенные неофициальной группой экспертов.

18. Международная автомобильная федерация (ФИА) сообщила WP.1 о своем намерении представить обновленный перечень учреждений, уполномоченных выдавать международные водительские удостоверения (МВУ), составленный на основе неофициального документа № 2 (март 2023 года) и документа ECE/TRANS/WP.1/2022/1/Rev.1 на следующей сессии.

19. Нидерланды представили доклад о безопасности дорожного движения и водительских удостоверениях, в котором освещены вопросы, касающиеся уязвимых участников дорожного движения, начинающих водителей и водителей в состоянии опьянения. ИРТЕ в своей презентации указал на важность знания лицами, подающими заявление на получение международного водительского удостоверения, дорожных знаков, предусмотренных Конвенцией 1968 года о дорожных знаках и сигналах. Европейская ассоциация автошкол (ЕФА) и Американская ассоциация автотранспортных администраций (ААМВА) рассказали соответственно об обновлении Европейским парламентом правил ЕС, касающихся водительских удостоверений, и об инициативе, связанной с «цифровыми мобильными водительскими удостоверениями».

20. После дискуссии и проявления WP.1 заинтересованности в мобильных водительских удостоверениях (мВУ) WP.1 попросил ААМВА предоставить на следующей сессии в сентябре 2024 года дополнительную информацию о том, как получить сертификаты открытых ключей для аутентификации мВУ, учитывая, что они необходимы для введения мВУ.

В. Дистанционные действия, связанные с вождением

21. Соединенное Королевство внесло на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.1/2024/3 (представленный Германией, Соединенным Королевством и Финляндией), заострив внимание на процессе его подготовки. В ходе процедуры построчного зачитывания (пункты 1–4) WP.1 всесторонне обсудил этот документ и дал замечания общего порядка. В ходе обсуждения странам было предложено рассказать на будущих сессиях об усилиях, прилагаемых ими на своей территории в отношении проблем безопасности, законодательства и испытаний. WP.1 продолжит построчное рассмотрение этого документа на следующей сессии.

V. Оценка безопасного развертывания систем автоматизированных транспортных средств: человеческие факторы (пункт 4 повестки дня)

22. На предыдущей сессии Канада представила неофициальный документ № 9 (сентябрь 2023 года), направленный на разработку ключевых принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и обеспечения потребностей, ориентированных на человека (изначально подготовленный на основе неофициального документа № 11/Rev.1 (сентябрь 2021 года)). На нынешней сессии Канада внесла на обсуждение неофициальный документ № 9/Rev.1/Corr.1 (сентябрь 2023 года), который был представлен в марте 2024 года. В ходе продолжительного обсуждения участники WP.1 согласились с важностью вопроса о человеческих факторах и дали замечания общего порядка. Канаде предлагается скорректировать этот документ с учетом замечаний, озвученных в ходе сессии и направленных Канаде в письменной форме до 15 июля 2024 года.

23. Дорожное управление Кореи (Институт дорожного движения) представило доклад на тему «Режим безопасности автоматизированных транспортных средств в Южной Корее». Университет Болоньи выступил с докладом на тему «Защита уязвимых участников дорожного движения в эпоху вспомогательных систем вождения и автоматизированного вождения: между существующими правилами и новыми перспективами». WP.1 высоко оценил оба выступления.

24. На предыдущей сессии WP.1 продолжил обсуждение и проработку темы оптических и/или звуковых сигналов в транспортных средствах с системами помощи водителю (СПВ) и автоматическими системами вождения (АСВ), которые служат для сигнализации об их состоянии и предупреждения о предполагаемых действиях на дороге. На этой сессии Международная федерация пешеходов представила неофициальный документ № 7 и выступила с докладом на тему «Сигнализация автоматизированных транспортных средств и человеческие факторы».

VI. Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) (пункт 5 повестки дня)

25. Заместитель Председателя Группы экспертов по ЛИАВ рассказал о работе своей группы. WP.1 принял к сведению доклад о работе, проделанной Группой экспертов по ЛИАВ, обратил особое внимание на оценку и отметил присущий группе дух сотрудничества.

VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 6 повестки дня)

26. WP.1 одобрил предложения по поправкам к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.1), Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию 1968 года (ECE/TRANS/WP.1/2023/3), и Протоколу о разметке дорог к Европейскому соглашению (ECE/TRANS/WP.1/2023/4).

27. После обсуждения рабочая группа поручила секретариату скорректировать формат этих документов и включить в них переходные положения, информирующие договаривающиеся стороны о переходном периоде длительностью 15 лет (см. приложение). Пересмотренные документы ECE/TRANS/WP.1/2023/2/Rev.2, ECE/TRANS/WP.1/2023/3/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.1/2023/4/Rev.1 будут представлены для официального утверждения на сессии в сентябре 2024 года.

28. Председатель неофициальной межправительственной группы экспертов по дорожным знакам и сигналам предоставил WP.1 обновленную информацию о проделанной этой группой работе, уделив особое внимание новым знакам, которые рекомендовалось включить в Конвенцию 1968 года.

29. Секретариат проинформировал WP.1 о текущем статусе Электронной конвенции о дорожных знаках и сигналах (e-CoRSS).

30. На основании решений 49 и 50, принятых КБТ в феврале 2024 года, Соединенное Королевство поручило секретариату пригласить на следующую сессию представителя (или секретаря) Группы экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры (WP.5) для предоставления исчерпывающей информации о результатах работы этой группы.

VIII. Вклад в реализацию Повестки дня на период до 2030 года — цели 3 и 11, задачи 3.6 и 11.2 (пункт 7 повестки дня)

A. Безопасный системный подход

31. Участникам сессии WP.1 было предложено продолжить обмен передовым опытом и извлеченными уроками в целях разработки руководства по междисциплинарному расследованию столкновений (МДПС). В связи с этим Канада проинформировала WP.1 о своей работе по созданию платформы для обмена передовой практикой в области МДПС. Учитывая важность этого вопроса, WP.1 предложил Канаде возглавить неофициальную группу экспертов по МДПС и представить доклад о ее работе на следующей сессии.

B. Рискованное поведение за рулем

32. Были заслушаны доклады от правительств Бразилии и Испании, Университета Бар-Иллан и Коимбрского политехнического университета. Университет Бар-Иллан представил результаты исследований, свидетельствующих о пользе обучения и подготовки водителей для безопасности дорожного движения. Представитель Испании рассказал о функциях устройств предупреждения об опасности V-16 и о законодательстве, регулирующем их использование. Представитель Бразилии и Коимбрского политехнического университета сделал доклад, посвященный вопросам алкоголя, наркотиков, психологической нагрузки и новых технологий, упомянув различные технологии, связанные с обнаружением алкоголя и наркотиков, и приведя несколько примеров нормативных требований в Бразилии.

С. Дорожное движение: вызовы и перспективы в городах

33. Литва представила обновленную информацию о законодательстве, касающемся средств индивидуальной мобильности (неофициальный документ № 4/Rev.2 (март 2022 года)). Литве было предложено предоставить обновленную информацию на следующей сессии.

34. На предыдущей сессии WP.1 участники обменялись мнениями в ходе специальной дискуссии, посвященной возможностям, рискам и проблемам в области безопасности дорожного движения, связанным с персональными устройствами мобильности. В продолжение этой темы в ходе этой сессии WP.1 участники обменялись мнениями, уделив особое внимание роли служб доставки в дорожном движении в наше время. В этой связи компания «Амазон.ком, инк.» выступила с презентацией своего подхода к повышению безопасности дорожного движения и высоко оценила работу WP.1 по продвижению безопасности дорожного движения во всем мире. Презентация АНАС (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali) была посвящена ряду рекомендаций по безопасности дорожного движения в контексте развивающихся технологий («Мобильность будущего: безопасность превыше всего»).

IX. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 8 повестки дня)

35. WP.1 возобновил обсуждение предлагаемого текста пунктов а)–h) правила 1. Рабочая группа поручила секретариату дать на следующей сессии разъяснения по пунктам b), c) и d), предложенным для включения в правило 1. Секретариат по запросу предоставит участникам WP.1 копию неофициального документа № 4 (сентябрь 2023 года) с изменениями, внесенными на этой сессии.

X. Глобальный диалог и вклад в укрепление потенциала в области безопасности дорожного движения: акцент на страны с низким и средним уровнем доходов (пункт 9 повестки дня)

36. Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ) предоставил информацию об открытии и рабочей сессии «Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения», организованной в партнерстве с Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии и в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК). На мероприятии были рассмотрены критически важные аспекты и потребности некоторых регионов с точки зрения реализации надлежащих стратегий в области безопасности дорожного движения для спасения человеческих жизней. В этом мероприятии, которое состоялось 4–6 декабря 2023 года в Нью-Дели, приняли участие представители государственного аппарата, промышленных и научных кругов Индии и стран Юго-Восточной Азии, а также многие делегаты Глобального форума по безопасности дорожного движения. WP.1 высоко оценил эту инициативу, принял к сведению ее итоги и рекомендации (неофициальный документ № 3) и решил рассмотреть эти рекомендации на следующей сессии.

37. В контексте Повестки дня на период до 2030 года и концепции безопасной мобильности как фактора, способствующего улучшению жизни каждого человека во всем мире, WP.1 продолжил собирать знания и наработанные передовые практики других регионов ООН в области мобильности. В связи с этим г-н Махмуд Ахмед, второй секретарь Министерства дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии, выступил с основным докладом, представив группу участников дискуссии, в качестве модератора которой выступала Бельгия. В состав этой группы вошли

представители Университета Джона Хопкинса, Католического университета (Милан) (презентация на тему «Мотоциклисты в Танзании и на Мадагаскаре»), Совета по безопасности дорожного движения Малопольского воеводства («Комплексный подход к помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и помощь после ДТП») и института «Панос Милонас» («Безопасность дорожного движения и обучение в области мобильности»).

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

38. Председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) сделал доклад по вопросам, представляющим общий интерес для WP.1 и WP.29 (неофициальный документ № 8). Особого внимания заслуживают: новый проект Правил Организации Объединенных Наций, касающихся систем содействия контролю со стороны водителя (ДКАС), рамочный документ по автоматизированным транспортным средствам (ФДАВ) и завершение разработки документа по интеграции функциональных требований к автоматизированным транспортным средствам (ФРАВ) и методам валидации для автоматизированного вождения (ВМАД). В числе новых направлений работы он отметил подготовку единого нормативного документа для автоматизированных систем вождения одновременно по Соглашению 1958 года и Соглашению 1998 года.

39. Председатель WP.1 вновь подчеркнула важность организации совместного мероприятия, а также изучения возможностей для проведения совещаний в более гибком и адаптивном формате.

40. Председатель GRVA сообщил WP.1, что «Предложение для WP.29 относительно структуры деятельности в поддержку координации между WP.1 и WP.29» (WP.29-190-07) все еще находится на рассмотрении WP.29.

41. Заместитель Председателя неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ) предоставил обновленную информацию о деятельности этой группы за последнее время. В том числе он рассказал о работе по анализу различий между АСВ и АДАС, дистанционным вождением и дистанционным контролем, а также по обучению водителей. Группа избрала г-жу Б. Ван Ойен (Нидерланды) Председателем, а г-жу К. Миеттинен (Финляндия) и г-жу М. Молина (Франция) — заместителями Председателя. Председатель WP.1 поблагодарила неофициальную группу экспертов за приложенные ею усилия. Председатель WP.1 рассмотрит возможность организации на следующей сессии дискуссионной группы по теме, связанной с последствиями использования новых автомобильных технологий для безопасности дорожного движения.

42. Председатель сообщила WP.1, что информация о Всемирном фестивале фильмов по безопасности дорожного движения (Алкобаса (Португалия)) будет предоставлена на следующей сессии.

43. АНАС и Проект ЕвроМед по поддержке развития транспорта предложили WP.1 принять участие в мероприятии, целью которого является продвижение передового опыта в области безопасности дорожного движения, включая реализацию глобальных принципов, которые заложены в правовых инструментах по безопасности дорожного движения, с акцентом на странах Средиземноморья. Мероприятие запланировано на 19 ноября 2024 года в Риме (Италия). Дополнительная информация будет предоставлена на следующей сессии.

44. Председатель сообщила WP.1, что лаборатории «Имола ливинг лэб», которая активно занимается разработкой воспроизводимых, безопасных, устойчивых и инклюзивных мер политики в области мобильности, организует в Имоле 11 июля 2024 года специальное мероприятие, посвященное стратегиям в области безопасности дорожного движения в соответствии с повесткой дня WP.1.

45. Председатель предложила WP.1 рассмотреть возможность организации сессии в 2025 году за пределами Женевы. В ходе обсуждения WP.1 определил в качестве возможного места проведения сессии офис ЭСКАТО ООН (Бангкок (Таиланд)). Кроме

того, Российская Федерация предложила рассмотреть возможность организации параллельного мероприятия в рамках Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения в феврале 2025 года в Марокко.

46. Никаких других вопросов WP.1 не обсуждал.

ХII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)

47. Следующую сессию WP.1 планируется провести 23–27 сентября 2024 года в Женеве. Предельный срок для представления рабочих документов — 1 июля 2024 года.

ХIII. Утверждение доклада о работе семьдесят восьмой сессии (пункт 12 повестки дня)

48. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят восьмой сессии.

Приложение

Поправка к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах

Договаривающиеся стороны обязуются заменить в течение 15 лет со дня вступления в силу настоящей поправки на своей территории все сигнальные знаки, обозначения, приспособления и разметки, не соответствующие требованиям, установленным настоящей поправкой. В течение этого периода, для того чтобы пользователи дороги привыкли к сигнальным знакам, обозначениям, приспособлениям и разметкам, предписанным в настоящей поправке, можно будет наряду с сигнальными знаками, обозначениями, приспособлениями и разметкой, предусмотренными в настоящей поправке, пользоваться прежними сигнальными знаками, обозначениями, приспособлениями и разметкой.

Поправка к Европейскому соглашению 1971 года, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах

Договаривающиеся стороны обязуются заменить в течение 15 лет со дня вступления в силу настоящей поправки на своей территории все сигнальные знаки, обозначения, приспособления и разметки, не соответствующие требованиям, установленным настоящей поправкой. В течение этого периода, для того чтобы пользователи дороги привыкли к сигнальным знакам, обозначениям, приспособлениям и разметкам, предписанным в настоящей поправке, можно будет наряду с сигнальными знаками, обозначениями, приспособлениями и разметкой, предусмотренными в настоящей поправке, пользоваться прежними сигнальными знаками, обозначениями, приспособлениями и разметкой.

Поправка к Протоколу 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах

Договаривающиеся стороны обязуются заменить в течение 15 лет со дня вступления в силу настоящей поправки на своей территории все разметки, не соответствующие требованиям, установленным настоящей поправкой. В течение этого периода, для того чтобы пользователи дороги привыкли к разметкам, предписанным в настоящей поправке, можно будет наряду с разметкой, предусмотренной в настоящей поправке, пользоваться прежней разметкой.
