



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Восемьдесят первая сессия**

Женева, 21–25 сентября 2020 года

**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его восемьдесят первой сессии****I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою восемьдесят первую сессию в Женеве 21–25 сентября 2020 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В сессии участвовали представители следующих государств — членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

2. В работе сессии участвовали также представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Индии и Японии.

3. На сессии были также представлены 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), 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 участвовали представители Университета Джона Хопкинса, Университета Южной Каролины и компании «Уаймо».

* Настоящий документ переиздается по техническим причинам 11 декабря 2020 года.



II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/172).
6. WP.1 выразил сожаление в связи с тем, что доклад о работе предыдущей сессии (ECE/TRANS/WP.1/171), а также документы ECE/TRANS/WP.1/2020/8 и ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1 на нынешней сессии отсутствовали на русском и французском языках. Он вновь подчеркнул, что наличие официальных документов на трех официальных языках ЕЭК является обязательным условием на сессиях Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1).
7. Секретариат пояснил, что нынешняя сессия проходит в двойном формате ввиду ситуации с вирусом COVID-19. Участники могут присутствовать лично или подключаться через интернет-платформу, где обеспечивается синхронный перевод на три официальных языка. Кроме того, ввиду трудностей с ресурсами в Организации Объединенных Наций и сокращения продолжительности заседаний с трех до двух часов некоторые заседания будут проводиться только на английском языке.

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

8. Ввиду 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. Ни одного письменного представления получено не было.
9. Секретариат проинформировал WP.1 о документе об осуществлении Стратегии КВТ, подготовленном секретариатом КВТ (неофициальный документ № 4), и о просьбе Бюро КВТ распространить этот документ среди рабочих групп. Секретариат напомнил, что WP.1 уже принял неофициальный документ № 4/Rev.1 (март 2020 года), в котором описываются его деятельность и мероприятия в соответствии с документом ECE/TRANS/288/Add.2; тем не менее он предложил делегатам WP.1 представить дополнительные предложения и замечания Председателю WP.1 до 9 октября 2020 года.
10. WP.1 приветствовал и высоко оценил заявление г-жи Мари Голтье-Мельре, которая в июне 2020 года была назначена межминистерским делегатом по вопросам безопасности дорожного движения от Франции. Она рассказала о неизменной твердой приверженности Франции делу повышения безопасности дорожного движения, а также о том, что страна уделяет особое внимание вопросам, связанным с обучением, поведением участников дорожного движения и новыми технологиями.
11. WP.1 приветствовал также сообщение ФИА на тему «Инициатива ФИА в отношении доступных и безопасных шлемов» и сообщение Европейской ассоциации автошкол (ЕФА) на тему «Европейская учебная программа подготовки водителей». В отношении последнего вопроса WP.1 подчеркнул, что обучение вождению имеет важнейшее значение для политики обеспечения безопасной мобильности и быстрого развития технологий, используемых в транспортных средствах.
12. Председатель фокус-группы МСЭ, занимающейся вопросами искусственного интеллекта для автономного вождения и систем помощи водителю, выступил с сообщением о трудностях, связанных с технологическим прогрессом в области автомобилестроения, в контексте Конвенции о дорожном движении 1968 года и в свете предложения по поправкам на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 (с сообщением и соответствующим неофициальным документом № 6 можно ознакомиться на веб-странице WP.1).

13. Группа, занимающаяся вопросами человеческого фактора в международных правилах для автоматизированных систем вождения (HF-IRADS), представила неофициальный документ № 8 и выступила с сообщением, где изложила свои соображения в отношении основных проблем, связанных с человеческим фактором, которые необходимо учитывать при обеспечении дистанционной поддержки и управления в целях помощи в эксплуатации транспортных средств в автоматизированном режиме. WP.1 высоко оценил это сообщение и призвал группу HF-IRADS информировать участников о будущих изменениях в отношении таких инициатив.

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

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

14. WP.1 возобновил обсуждение пунктов i), j), r), t), 34, 35 и 36 документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 и решила исключить пункты i) и j), а также соответствующие пункты 35 и 36. Группа достигла также согласия по пунктам r), t) и 34. Для облегчения работы WP.1 над рассмотрением предложенных изменений на следующей сессии секретариат представит неофициальный документ, содержащий проект документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1, где жирным шрифтом будут выделены положения, которые еще подлежат обсуждению.

B. Водительские удостоверения

1. Предложение по поправкам

15. По просьбе WP.1, высказанной на двух предыдущих сессиях, неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям представила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 и связанные с ним документы ECE/TRANS/WP.1/2020/6 (добавление А), ECE/TRANS/WP.1/2020/7 (добавление В) и ECE/TRANS/WP.1/2020/8 (добавление С), где содержится предложение по поправкам с изменениями для внесения в Конвенцию 1968 года на основе объединения элементов вариантов a), b) и c) в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 («комбинированный подход»). Кроме того, неофициальная группа рекомендовала внести изменения, не связанные с данным комбинированным подходом, а также предложила возможные варианты минимальных элементов защиты в национальных и международных водительских удостоверениях. Соединенное Королевство выступило с сообщением для облегчения дискуссии в рамках WP.1.

16. WP.1 выразил признательность неофициальной группе экспертов за ее неустанную работу и данное обширное предложение по поправкам. После продолжительной дискуссии по вопросу о комбинированном подходе (результаты которой кратко изложены в первых четырех подпунктах в пункте 2 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3), и в частности о том, включает ли он «самостоятельное МВУ», было отмечено, что предложение о «самостоятельном МВУ» не получило поддержки со стороны некоторых договаривающихся сторон.

17. WP.1 просил неофициальную группу проанализировать результаты обсуждения, состоявшегося на этой сессии, и направить WP.1 в марте 2020 года конкретное предложение по дальнейшим действиям. Если будет сочтено целесообразным, неофициальная группа может вместо этого разработать упрощенное предложение по поправкам, содержащее варианты минимальных элементов защиты для нынешней системы НВУ и МВУ в соответствии с Конвенцией 1968 года (без комбинированного подхода), а также любые усовершенствования нынешней системы удостоверений. Для облегчения вышеизложенной задачи Председатель

предложил делегатам WP.1 представить свои замечания неофициальной группе экспертов.

18. Председатель предложил также неофициальной группе экспертов в целях устранения различий между конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов рассмотреть «свод принципов», который содержится в пункте 46 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (изложен отдельно на странице 3 неофициального документа № 7) и который можно было бы также использовать в качестве справочного материала для будущего предложения по поправкам к Конвенции 1968 года.

19. В ходе обсуждения секретариат предложил WP.1 рассмотреть возможность использования таблицы, озаглавленной «Конвенция, имеющая преимущественную силу в вопросах выдачи/использования НВУ и МВУ» (таблица 6 документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1), для подготовки руководящих указаний на этот счет. WP.1 согласился с актуальностью этой таблицы и поручил секретариату подготовить документ (на основе таблицы с текстом) для подготовки записки или брошюры с руководящими указаниями.

2. Мобильные водительские удостоверения

20. ААМБА выступила с сообщением о «мобильных водительских удостоверениях». WP.1 по своим замечаниям положительно оценил это сообщение и просил информировать его о будущих изменениях в отношении таких инициатив.

С. Автоматизированное вождение

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

21. На нынешней сессии WP.1 обсудил документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1, а также дополняющий его неофициальный документ № 9 (WP.1 отметил, что Швейцария не является соавтором этого документа). Дискуссия была сфокусирована на определении конкретной направленности этого документа, т. е. на вопросе о том, какие именно типы автотранспортных средств (и технологии) должны быть предметом обсуждения. WP.1 предложил авторам пересмотреть документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3/Rev.1, объединив его с неофициальным документом № 9 и приняв во внимание замечания, высказанные на нынешней сессии.

2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

22. На предыдущей сессии Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2, сосредоточив внимание на вопросе о том, как надлежащим образом решать сложные вопросы, связанные с управлением транспортным средством извне. WP.1 просил авторов (Соединенное Королевство) пересмотреть первоначальный подход и подготовить для нынешней сессии документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1. На нынешней сессии Соединенное Королевство проинформировало WP.1 о полученных на данный момент замечаниях и предложениях, которые оно намерено включить в пересмотренный документ, подлежащий представлению на одной из будущих сессий в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1.

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

23. На предыдущей сессии Германия представила неофициальный документ № 13 (март 2020 года) о возможной необходимости предусмотреть, чтобы транспортное средство указывало свой режим работы («автоматический или ручной») либо с помощью оптического или звукового сигнала, либо с помощью обоих сигналов. WP.1 решил рассмотреть эту тему более подробно на текущей сессии. В ходе нынешней сессии Германия проинформировала WP.1 (через секретариат) о том, что из-за ситуации с вирусом COVID-19 соответствующие органы Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) (т. е. Рабочая группа по

вопросам освещения и световой сигнализации (GRE) и Рабочая группа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA)) не смогли провести совещания и поэтому не имели возможности добиться прогресса в решении этого вопроса. Франция подчеркнула важность этой темы. WP.1 согласился с этим и просил Германию представить пересмотренный документ на следующей сессии.

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

24. WP.1 рассмотрел предложение по поправкам к статье 34 (и соответствующему пояснительному меморандуму), содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1, и после обсуждения решил принять его без изменений. Германия при принятии решения воздержалась. Секретариат проинформировал WP.1 о том, что он препроводит это предложение Управлению по правовым вопросам, как только доклад о работе нынешней сессии WP.1 будет доступен на русском и французском языках. Предложение и пояснительный меморандум изложены в добавлении (ECE/TRANS/WP.1/173/Add.1).

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

25. На последней сессии WP.1 обсудил решение КВТ не одобрять учреждение новой группы экспертов (пункт 35 неофициального документа № 10/Rev.6 КВТ), а также его просьбу к WP.1 пересмотреть предлагаемый круг ведения (содержащийся в документе ECE/TRANS/2020/7). Кроме того, КВТ просил WP.1 провести консультации «со всеми соответствующими рабочими группами», подготовить пересмотренный проект круга ведения с учетом полученных предложений и представить этот документ в виде таблицы на сессии WP.1 в сентябре 2020 года (пункт 17 документа ECE/TRANS/WP.1/171).

26. Во исполнение этой просьбы Председатель WP.1 связался со всеми соответствующими рабочими группами, а также всеми делегатам WP.1 и просил их представить свои материалы. Полученные материалы были сведены воедино в новом пересмотренном документе, подготовленном Председателем и секретариатом в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/2020/2.

27. На нынешней сессии WP.1 обсудил и принял этот документ, внося в него некоторые изменения, в частности добавив пункт 12. 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 на февральской сессии КВТ для одобрения.

28. По просьбе одной из делегаций дать пояснения в отношении последующих шагов секретариат пояснил, что для создания новой группы ее круг ведения должен быть представлен Исполкому на трех официальных языках. Самая ранняя возможность получить КВ на трех официальных языках представится на февральской сессии КВТ. Кроме того, Бюро КВТ (как и все бюро) «не принимает выводов, рекомендаций, решений и докладов о работе совещаний вспомогательных органов» (Руководящие принципы, касающиеся процедур и практики органов ЕЭК ООН, E/ECE/1464, пункт 12). Таким образом, Бюро КВТ не сможет представить КВ Исполкому для окончательного утверждения, и именно поэтому WP.1 представляет данный КВ в феврале 2021 года КВТ.

29. Канада и Соединенные Штаты заявили, что нет необходимости в новой конвенции, касающейся автоматизированных транспортных средств.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

30. WP.1 продолжил и завершил обсуждение заключительного доклада Группы экспертов с комментариями, опираясь на неофициальный документ № 10/Rev.1 (март 2020 года). В результате WP.1 завершил рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2019/4. WP.1 продолжил также обсуждение предложений Группы экспертов о внесении поправок в приложения 1 и 3 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года с комментариями, используя неофициальный документ № 12/Rev.1 (март 2020 года). Обсуждение этих поправок будет продолжено на следующей сессии.

31. Секретариат проинформировал WP.1 об одобрениях, требуемых для возобновления работы Группы экспертов. Секретариат напомнил, что Группа экспертов запрашивала разрешение Исполкома и получила его одобрение на продление мандата для продолжения своей работы до конца 2020 года. Ввиду ситуации с вирусом COVID-19 и относительно позднего получения одобрения Исполкома (май 2020 года), а также из-за проблем с ресурсами Организации Объединенных Наций секретариат не смог запланировать проведение никаких официальных сессий Группы в 2020 году. С учетом этой форс-мажорной ситуации секретариат намеревался запросить Исполком продлить автоматически (т. е. без повторного прохождения необходимых согласований) мандат Группы на 2021 год. Вместе с тем секретариат получил рекомендацию о том, что Группе экспертов и WP.1 необходимо вновь обратиться к Исполкому с запросом об одобрении продления. По итогам этого брифинга Глобальный форум, выступая в качестве органа — учредителя Группы, решил продлить мандат Группы до конца 2022 года и в целях скорейшего возобновления деятельности Группы экспертов поручил секретариату WP.1 запросить непосредственного одобрения со стороны Исполкома (в полном соответствии с «Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН» (ECE/EX/2/Rev.1), в частности с пунктами 3 а) и 3 ф)).

32. Секретариат проинформировал также WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года).

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

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

33. На предыдущей сессии WP.1 обсудил неофициальный документ № 9 (март 2020 года) и включил изменения в документ ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.3. На нынешней сессии WP.1 возобновил обсуждение и пришел к согласию в отношении последнего нерассмотренного предложения, касающегося доступа к данным мобильных телефонов в случае дорожно-транспортных происшествий (пункт 1.5.2.5). Председатель проинформировал WP.1 о том, что обзор и пересмотры СР.1 будут завершены после принятия нового приложения VIII (пункт 5 b) повестки дня).

B. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД): уделение особого внимания проблемам безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии

34. Неофициальная группа экспертов (Италия, ИРТЕ, Бирмингемский университет (СК) и Университет Джона Хопкинса) представила свое предложение (документ ECE/TRANS/WP.1/2020/5, который подготовлен в качестве нового приложения к СР.1

на основе значительно переработанного документа ECE/TRANS/WP.1/2018/6). Документ основан на результатах исследований, проведенных ИРТЕ в сотрудничестве с WP.1 и различными исследовательскими учреждениями из Юго-Восточной Азии. WP.1 решил включить этот документ в СР.1 в качестве нового приложения VIII. WP.1 приступил к обсуждению и продолжит его рассмотрение на следующей сессии.

35. На предыдущей сессии Председатель предложил WP.1 подумать о том, какую роль «неформальные виды транспорта» могут играть в обеспечении мобильности во всем мире. На нынешней сессии Председатель совместно с участниками от Университета Джона Хопкинса представили неофициальный документ № 1 — проект документа, касающегося сложного вопроса о «нерегулируемых видах транспорта». WP.1 высоко оценил неофициальный документ № 1 и решил, что необходимо начать обсуждение по соответствующим вопросам политики в целях решения этой сложной, междисциплинарной проблемы, связанной с безопасностью дорожного движения в условиях использования видов транспорта, не отвечающих предъявляемым требованиям, с уделением особого внимания использованию таковых на глобальном Юге. Результатом этой дискуссии должен стать доклад, отражающий цели WP.1.

36. Председатель проинформировал также WP.1 о текущих планах по организации специального мероприятия — вероятно, в рамках сессии WP.1, — посвященного вышеуказанным темам в ознаменование 30-й годовщины создания Фонда ИРТЕ в 2021 году.

С. Средства индивидуальной мобильности

37. На предыдущей сессии WP.1 предложил Литве собрать у делегатов от стран, представленных в WP.1, информацию о законодательстве, касающемся средств индивидуальной мобильности, в частности электросамокатов, и представить ее в качестве документа на нынешней сессии (неофициальный документ № 2). WP.1 выразил признательность Литве, и Председатель предложил всем делегатам продолжать направлять Литве информацию такого рода для консолидации и возможного включения в таблицу на следующей сессии. С учетом появления средств микромобильности и связанных с ними проблем Председатель вызвался подготовить концептуальный документ, в котором будут изложены некоторые ключевые вопросы и возможные направления будущей деятельности WP.1 в этой области, включая подведение итогов текущей деятельности договаривающихся сторон в этой сфере. Представитель Университета Джона Хопкинса выступил с сообщением, рассказав о микромобильности и поделившись соображениями по этому вопросу различных заинтересованных сторон из Соединенных Штатов.

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

38. На предыдущей сессии секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 с выделением изменений в качестве неофициального документа № 2 (март 2020 года), с тем чтобы помочь в пересмотре документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (Круг ведения Глобального форума по безопасности дорожного движения). WP.1 возобновил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 с уделением особого внимания пункту 1 преамбулы (т. е. второму абзацу пункта 1 и подпунктам j) и l)).

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

39. На предыдущей сессии Бразилия, Швеция и Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас» подготовили неофициальный документ о процессе оценки воздействия, который можно было бы использовать для определения

вклада WP.1 в стратегию КВТ или его вклада в достижение целей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития (неофициальный документ № 3 (март 2020 года)). Опираясь на сообщение Швеции, сделанное на нынешней сессии, а также результаты последующей работы, проделанной инициаторами (изложены в неофициальном документе № 3/Rev.1 (март 2020 года)), WP.1 положительно оценил данный подход и призвал инициаторов продолжить свою работу. В частности, WP.1 предложил им подумать над тем, каким образом данный подход может быть использован в контексте будущей работы WP.1.

IX. Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)

40. Ввиду ситуации с вирусом COVID-19 ни Швеция, ни Италия не представили информацию по вопросу об использовании в контексте безопасности дорожного движения сокращенной шкалы травматизма (СШТ) в сочетании с «угрозой постоянного ущерба для здоровья» (УПУЗ), равно как и о работе по вопросу о качестве жизни после травм, изменяющих жизнь (Годы жизни с поправкой на качество — Годы жизни с поправкой на инвалидность). WP.1 предложил Швеции и Италии представить эту информацию на следующей сессии.

X. Выборы должностных лиц (пункт 9 повестки дня)

41. WP.1 избрал своих должностных лиц на период с марта 2021 года по сентябрь 2022 года. Г-жа Лучана Иорио (Италия) была переизбрана Председателем, а г-н Дмитрий Митрошин (Российская Федерация) — заместителем Председателя. Г-н Карел Хофман (Бельгия) был избран заместителем Председателя. Канада и Соединенные Штаты обратили внимание на актуальность обеспечения сбалансированного представительства договаривающихся сторон конвенций 1949 и 1968 годов при избрании должностных лиц WP.1.

42. WP.1 выразил свою искреннюю признательность г-ну Жоэлю Вальмену (Франция) за его активное и конструктивное участие и ценный вклад, который он вносил в работу в течение последних 15 лет, сначала в качестве делегата, а затем — заместителя Председателя WP.1. WP.1 пожелал ему всего наилучшего после выхода в отставку.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

43. Секретариат проинформировал WP.1 о работе Фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций (с презентацией можно ознакомиться на веб-странице WP.1).

44. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения представил обновленную информацию о своей недавней работе в области повышения безопасности дорожного движения во всем мире. WP.1 поблагодарил Специального посланника за его активное участие в деле повышения безопасности дорожного движения и усилия по пропаганде конвенций Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения.

45. Секретариат WP.29 представил информацию о текущем состоянии документа ECE/TRANS/WP.1/2020/3 (документ с описанием будущих совместных инициатив WP.1 и WP.29, который уже был принят WP.1). WP.1 принял к сведению, что этот документ запланирован для представления на проходящей сейчас сессии GRVA (которая затем проинформирует WP.29), и выразил надежду на то, что секретариат WP.29 выскажет свои замечания на следующей сессии.

46. Секретариат WP.29 проинформировал также об обновлении «дорожной карты» по ИТС (решение 18 КВТ, неофициальный документ № 10/Rev.6). Пересмотр «дорожной карты» уже проведен, и рабочие группы могут ознакомиться с

ее первым проектом (URL: <https://docs.google.com/document/d/1-tIgg7XLAaax0t-WuiMrdU8WfXh3eOO6/edit>), с тем чтобы направить дополнительные замечания и материалы (изменения к первоначальному тексту выделены жирным шрифтом). Председатель WP.1 предложил всем делегатам ознакомиться с проектом этого документа и представить свои замечания онлайн.

47. WP.1 высоко оценил представленную Председателем GRVA информацию о недавно принятых правилах, касающихся автоматизированных систем удержания в полосе движения, и предложил Председателю GRVA распространить эту информацию с пояснениями относительно терминологии, используемой в вышеупомянутых правилах.

48. Председатель и секретариат проинформировали WP.1 о последней резолюции Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о повышении безопасности дорожного движения во всем мире (A/RES/74/299). Наряду с объявлением нового Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы, а также разработкой нового плана действий, резолюция, безусловно, дополняет усилия WP.1 и его работу. WP.1 принял решение о готовности принять участие в консультативном процессе, который должен завершиться принятием нового плана действий.

49. На предыдущей сессии был обсужден, пересмотрен и принят неофициальный документ № 4 (март 2020 года), в котором содержится описание деятельности и действий WP.1 в соответствии с таблицей 1 в документе ECE/TRANS/288/Add.2. Секретариат представил этот пересмотренный документ в качестве неофициального документа № 4/Rev.1 (март 2020 года) исключительно для справочных целей.

50. Секретариат представил неофициальный документ № 5, содержащий проект Хартии прав пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, который является результатом совместной работы секретариата, Института европейского права в сфере дорожного движения и Совета страховых бюро. Она нацелена на улучшение положения пострадавших в ДТП посредством возмещения ущерба и уменьшения страданий благодаря предлагаемому применению десяти принципов, касающихся прав пострадавших в ДТП. WP.1 предлагается передать секретариату свои замечания. WP.1 просил секретариат представить доработанный текст Хартии на следующей сессии.

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

51. Следующую сессию WP.1 планируется провести 9–12 марта 2021 года в Женеве. Крайний срок для представления официальных документов — 11 декабря 2020 года.