



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Восемьдесят седьмая сессия**
Женева, 25–29 сентября 2023 года**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его восемьдесят седьмой сессии****I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою восемьдесят седьмую сессию в Женеве 25–29 сентября 2023 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В сессии участвовали представители следующих государств — членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, 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. Участвовали также представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Бахрейна, Бразилии, Египта, Зимбабве, Индии, Ливана, Марокко, Объединенных Арабских Эмиратов, Республики Корея, Туниса и Японии. В качестве наблюдателя присутствовал также представитель Государства Палестина.

3. Кроме того, были представлены учреждения Организации Объединенных Наций и следующие неправительственные организации: Международный союз электросвязи (МСЭ), Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Американский совет по автомобильной политике, Европейский совет по безопасности транспорта, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная федерация пешеходов (МФП), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), проект транспортного обеспечения ЕВРОМЕД и Миланский политехнический университет.

4. В работе сессии также приняли участие представители научных кругов и частного сектора, а именно: АДА/ОКСА, Адель Иса Эль-Юсифи, компании АНАС, Автомобильной коалиции за безопасность дорожного движения, Британского института стандартов (БИС), ИТС — Япония, Массачусетского технологического института (МТИ), Бирмингемского университета, Университета Южной Каролины (США), Университета Ноттингема, Университета Ньюкасла, Болонского университета (Италия), Университета Бар-Илан (Израиль) и фонда ЗЕ-Драйв.



II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/184). Он принял к сведению неофициальные документы № 1 и № 8, содержащие предварительное расписание работы сессии и список выступающих по различным пунктам повестки дня. Г-н Д. Крокко (менеджер по международным связям АО АНАС, являющийся первым уполномоченным представителем и генеральным секретарем Национального комитета ПИАРК — Италия) выступил с основным докладом, в котором были сделаны ссылки на многочисленные рекомендации по безопасности дорожного движения из недавно опубликованного меморандума Всемирной дорожной ассоциации ПИАРК, членом которой является «АНАС — Компания государственных железных дорог». Председатель поблагодарила г-на Крокко за весьма содержательное выступление.

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

6. Секретариат Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ФБДД ООН) проинформировал WP.1 о своей работе и результатах реализации своих проектов; речь идет о следующих проектах, осуществленных в 2023 году: «Системы экстренной помощи в Северной, Центральной и Южной Америке», «Безопасные поездки для работников промышленных предприятий Камбоджи» и третий этап кампании «moments 2Live4». Секретариат ФБДД ООН просил Договаривающиеся стороны внести вклад в проведение этой кампании.

7. Секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения представил обновленную информацию о недавней деятельности Специального посланника в области содействия обеспечению безопасности дорожного движения и осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций. Приоритеты на 2023–2024 годы включают следующее: повышение глобальной прозрачности проблем безопасности дорожного движения; укрепление партнерских отношений с региональными органами интеграции; стимулирование применения правовых документов Организации Объединенных Наций, включая стандарты на защитные шлемы; повышение актуальности проблем обеспечения безопасности дорожного движения посредством их рассмотрения в контексте таких тем, как «зеленый» транзит, цифровизация, гендерная проблематика и города; финансирование и партнерские отношения, нацеленные на обеспечения безопасности дорожного движения; а также повышение согласованности и приоритетности в рамках системы Организации Объединенных Наций.

8. Национальным делегациям и международным организациям была предоставлена возможность передать в письменном виде информацию о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, включая недавно внесенные и запланированные изменения к законодательству в области дорожного движения, а также любую информацию о мероприятиях, которые намечено провести до следующей сессии WP.1. Никаких письменных сообщений не поступило.

IV. Рекомендации и решения Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (пункт 3 повестки дня)

A. Стратегия КВТ

9. С учетом требования о периодическом сообщении относительно осуществления стратегии КВТ WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1, внес в

него изменения и поручил секретариату передать пересмотренный документ в секретариат КВТ. На следующей сессии секретариат представит документ ECE/TRANS/WP.1/2022/2/Rev.1 для официального утверждения.

В. План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы

10. В феврале 2023 года КВТ принял к сведению План действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы (ECE/TRANS/2023/7) и просил рабочие группы передать в секретариат КВТ свои первоначальные материалы в течение 2023 года. В этой связи WP.1 на нынешней сессии приступил к рассмотрению предложения КВТ посредством изучения неофициального документа № 2. После обсуждения Рабочая группа с учетом всей сложности этой задачи решила учредить неофициальную группу для подготовки вклада WP.1. В настоящее время в состав этой группы, открытой для всех представителей правительств, входят председатель, а также представители Бельгии, Канады и Соединенного Королевства. Ей поручена подготовка проекта документа для обсуждения на следующей сессии WP.1 (в марте 2024 года). Между тем ее председатель представит доклад о ходе этой деятельности на сессии КВТ в феврале 2024 года.

С. Стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте

11. В соответствии с обращением КВТ к секретариату с просьбой разработать к 2023 году амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на основе правовых инструментов Организации Объединенных Наций WP.1 на текущей сессии рекомендовал включить в стратегический документ положения об усилиях по обеспечению безопасности дорожного движения в качестве вклада в сокращение выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте. Следует также рассмотреть средства индивидуальной мобильности и технологические достижения в области городской мобильности. WP.1 просил Председателя передать в секретариат КВТ более подробную информацию по этому вопросу.

Д. Согласование компонентов положений о круге ведения рабочих групп КВТ

12. Рабочим группам, которые пока еще работают над своим кругом ведения и правилами процедуры, КВТ на своей прошлой сессии рекомендовал принять во внимание «Проект рекомендаций по согласованию компонентов положений о круге ведения рабочих групп КВТ» (приложение II к документу ECE/TRANS/2023/4/Rev.1). WP.1 продолжил обсуждение вопроса о том, каким образом применять эти рекомендации.

Е. Рассмотрение профильными отраслевыми комитетами

13. По предложению Председателя КВТ и Директора Отдела устойчивого транспорта Председатель и секретариат подготовили документ на основе приложения II к письму на имя Председателя WP.1 (неофициальный документ № 3). После дискуссии WP.1 подготовил свои материалы, используя шаблон, содержащийся в приложении II. WP.1 просил Председателя препроводить этот документ в секретариат КВТ в качестве вклада Рабочей группы.

F. Пересмотр круга ведения Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ)

14. На предыдущей сессии КВТ рекомендовал WP.1 повторно рассмотреть круг ведения Группы экспертов по ЛИАВ. Участники WP.1 обсудили эту рекомендацию на основе неофициального документа № 5 (представленного Канадой, США и Японией) и неофициального документа № 11 (представленного Германией, Соединенным Королевством, Финляндией и Швецией). После дискуссии WP.1 просил Группу экспертов по ЛИАВ заняться на своей сессии в ноябре 2023 года объединением этих двух документов, с тем чтобы представить WP.1 сводный текст в марте 2024 года. В отношении участия в заседаниях Группы представителей автомобильной промышленности и других заинтересованных сторон из частного сектора Председатель пояснила, что их участие возможно (по приглашению Председателя ГЭ по ЛИАВ) на основании пунктов 11 и 12 действующего круга ведения.

V. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 4 повестки дня)

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

15. На предыдущей сессии WP.1 утвердил документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.3, в котором содержится ряд предложений по поправкам к статье 25 bis, статье 32, приложению 1 и приложению 5 к Конвенции 1968 года о дорожном движении. Секретариат сообщил WP.1 о выпуске уведомления депозитария C.N.138.2023 (от 9 августа 2023 года), в котором данное предложение по поправкам доведено до сведения всех Договаривающихся сторон.

B. Водительские удостоверения

16. На текущей сессии WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2023/1 (предложение по водительским удостоверениям, внесенное ИСО по просьбе WP.1), а также его пересмотренного варианта (неофициальный документ № 14). WP.1 решил продолжить обсуждение этих двух документов на следующей сессии. WP.1 настоятельно призвал неофициальную группу экспертов по водительским удостоверениям, возглавляемую Соединенным Королевством, продолжить свою работу. Неофициальной группе было предложено заняться этими двумя документами с учетом замечаний участников работы WP.1 и сделать соответствующее сообщения на следующей сессии. Неофициальная группа одобряет участие делегатов, желающих присоединиться к ее работе.

17. Международная автомобильная федерация (ФИА) представила материалы с предложением о создании электронного реестра уполномоченных органов, выдающих международные водительские удостоверения (МВУ) (неофициальный документ № 12). WP.1 принял к сведению это предложение. ФИА не передала обновленного перечня учреждений, уполномоченных выдавать МВУ, на основе неофициального документа № 2 (март 2023 года) и документа ECE/TRANS/WP.1/2022/1/Rev.1. Обновленная информация по этому вопросу будет предоставлена на следующей сессии.

18. Международная комиссия по экзаменам на вождение (МКЭВ) представила материалы, свидетельствующие о важном значении эффективных систем обучения и проверки знаний и навыков водителей. WP.1 поблагодарил МКЭВ за содержательный доклад.

19. Неофициальная группа экспертов (Европейская ассоциация автошкол (ЕФА), Американская ассоциация автотранспортных администраций (ААМВА) и ФИА) на

следующей сессии представит обновленную информацию об инициативе, связанной с «цифровыми мобильными водительскими удостоверениями».

C. Дистанционные действия, связанные с вождением

20. WP.1 обсудил неофициальный документ № 7 (представленный Германией, Соединенным Королевством и Финляндией), в котором излагаются соображения относительно безопасности при дистанционном управлении автоматизированными транспортными средствами, не требующими присутствия в автомобиле человека, выполняющего функции водителя. Этот документ был представлен, и были высказаны некоторые предварительные замечания. Делегатам WP.1 было предложено передать свои замечания авторам в письменном виде.

21. Председателю и секретариату было предложено изучить возможность проведения специальной сессии WP.1 по этой теме на основе неофициального документа № 7. В повестку дня этой специальной сессии, если она состоится, следует также включить пункт 4 b) повестки дня, т. е. документ ECE/TRANS/WP.1/2023/1.

22. Кроме того, в рамках дискуссионной группы состоялось обсуждение вопросов, связанных с дистанционным управлением транспортным средством. В качестве приглашенных ораторов выступили представители Британского института стандартов, Вюрцбургского института транспортных наук (Германия), Университета Ноттингема, Университета Ньюкасла и компании «Римоутед» (Финляндия). WP.1 поблагодарил ораторов за их ценный вклад, а также Германию, Соединенное Королевство и Финляндию за организацию работы в дискуссионной группе.

VI. Ключевые вопросы для дорожного движения будущего (пункт 5 повестки дня)

A. Человеческие факторы и автоматизированное вождение

23. WP.1 продолжил работу над этой темой в рамках неофициального документа № 11 (сентябрь 2021 года) с целью разработки ключевых принципов безопасности автоматизированных транспортных средств и потребностей, ориентированных на человека. На текущей сессии Канада представила неофициальный документ № 9. WP.1 одобрил предложение Финляндии продолжить обсуждение неофициального документа № 9 в рамках онлайн-совещания до проведения следующей сессии. WP.1 поблагодарил авторов неофициального документа № 9. Председатель WP.1 предложила участникам провести совещание онлайн и предоставить замечания в письменном виде до начала следующей сессии.

24. Представители ИТС — Японии и АНАС выступили с сообщениями по вопросам соответственно об «ответственном социальном признании» и об опыте частного сектора Италии в разработке технологий автономного вождения.

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

25. Представитель лаборатории «Эйдж Лэб» Массачусетского технологического института выступил с сообщением на тему: «Соображения относительно распознавания средств автоматизации с точки зрения правоприменения». WP.1 высоко оценил это сообщение как вклад в разработку системы оптических и/или звуковых сигналов на транспортных средствах с СПВ и АСВ для указания их состояния и предупреждения об их предполагаемых действиях на дороге. WP.1 сохранит эту тему в своей повестке дня.

С. Дорожное движение будущего: вызовы и перспективы в городах

26. WP.1 одобрил три сообщения, сделанные представителями компании OKSA и фонда ЗЕ-Драйв, а также общины Лоано, в которых были указаны тенденции, определяющие будущие условия дорожного движения.

VII. Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) (пункт 6 повестки дня)

27. Оба заместителя председателя этой Группы экспертов (в настоящее время выполняющие функции сопредседателей по причине продолжительного отсутствия председателя) сообщили WP.1 о текущей дискуссии, достигнутых результатах и ходе работы Группы в целом, уделив особое внимание последней сессии Группы, состоявшейся в мае 2023 года. В документе ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2 (а именно в приложении к нему) содержится обстоятельный доклад о деятельности Группы с момента ее учреждения. В последнее время усилия Группы были сосредоточены на подготовке ответа на предложение WP.1 о всестороннем и последовательном рассмотрении решения КВТ от февраля 2023 года (п. 23 неофициального документа № 6/Rev.5). Сопредседатели сообщили WP.1 также о том, что следующая сессия ГЭ по ЛИАВ состоится 30 ноября и 1 декабря. В заключение сопредседатели поблагодарили участников ГЭ по ЛИАВ за сотрудничество и конструктивную работу.

28. Оба заместителя председателя Группы экспертов по ЛИАВ первоначально просили продлить срок действия нынешнего мандата, предоставленного Комитетом по внутреннему транспорту, еще на два с половиной года. Если Германия, Люксембург, Польша, Португалия, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция и Швеция поддержали эту просьбу, то Канада, Соединенные Штаты Америки и Япония запросили дополнительную информацию о причинах, обуславливающих необходимость продления мандата, отклонив просьбу о его продлении без дополнительной информации.

29. В качестве компромисса заместители председателя предложили продлить срок действия мандата до июня 2025 года. Это даст Группе экспертов достаточно времени для: i) завершения оценки в соответствии с решением КВТ от февраля 2023 года (п. 23, неофициальный документ № 6/Rev.5) и ii) представления результатов оценки на рассмотрение WP.1 до истечения срока действия мандата.

30. WP.1 поддержал предложение просить о продлении срока действия мандата до июня 2025 года для завершения задач, поставленных в решении КВТ от февраля 2023 года, и представления докладов об их выполнении. WP.1 поручил Председателю донести эту просьбу до сведения КВТ в 2024 году.

VIII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 7 повестки дня)

31. Бельгия в качестве председателя Неофициальной межправительственной группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (НМГЭ по ДЗС) проинформировала WP.1 о ходе работы над подготовкой трех официальных документов (ECE/TRANS/WP.1/2023/2, ECE/TRANS/WP.1/2023/3, ECE/TRANS/WP.1/2023/4), в которых объединены предложения по поправкам к Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию 1968 года, и Протоколу о разметке дорог к Европейскому соглашению. На сегодняшний день все три документа уже переведены и доступны на веб-странице WP.1.

32. Председатель НМГЭ по ДЗС представил неофициальный документ № 10, содержащий предложения Группы по возможному включению в документ

ECE/TRANS/WP.1/2023/2 двух новых положений. После обсуждения пункта «А» WP.1 одобрил включение скорректированного предложения в следующей формулировке: «Может быть обозначено окончание обязательной велосипедной дорожки (окончание обязательной дорожки для пешеходов, окончание обязательной дорожки для всадников, окончание обязательной дорожки для двух категорий пользователей дороги, окончание обязательной общей дорожки для двух категорий пользователей дороги)». Эту фразу следует включить в качестве второго абзаца в описание знаков D-04.2, D-04.4, D-04.6, D-05.2 и D-05.4. Пункт «В» неофициального документа № 10 был одобрен только Норвегией, Финляндией и Швецией. В итоге WP.1 решил не принимать его.

33. Кроме того, WP.1 решил включить в документ ECE/TRANS/WP.1/2023/2 положение о 15-летнем переходном периоде, необходимом для внедрения поправок к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года (по аналогии с формулировкой в статье 3). WP.1 также принял решение о том, что при подготовке любых рекомендаций по включению новых дорожных знаков в Конвенцию 1968 года о дорожных знаках и сигналах НМГЭ по ДЗС может принять во внимание результаты работы, проделанной Группой экспертов по модулю велосипедной инфраструктуры.

34. Неофициальный документ № 6, переданный Данией, не был представлен в ходе сессии из-за отсутствия его автора. Вместе с тем соответствующие части этого документа были включены в неофициальный документ № 10.

35. Из-за нехватки времени председатель НМГЭ по ДЗС не проинформировал WP.1 о проделанной Группой работе над новыми знаками, которые предполагается включить в Конвенцию 1968 года. С этой информацией можно ознакомиться в неофициальном документе № 10.

36. Секретариат сообщил WP.1 о том, что после принятия WP.1 предложений по поправкам e-CORSS будет обновлена с учетом применимых правовых положений.

37. Председатель программы сотрудничества в рамках МСЭ по стандартам связи для ИТС передал материалы о формировании электронного хранилища для правил дорожного движения, связанных с управлением автомобилем, которые не представлены в виде дорожных знаков. WP.1 принял к сведению это предложение.

IX. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 8 повестки дня)

A. Безопасный системный подход

38. WP.1 обсудил и одобрил документы ECE/TRANS/WP.1/2022/5/Rev.2 и ECE/TRANS/WP.1/2023/5, содержащие вклады Финляндии и Швеции в работу по СР.1. После состоявшегося на предыдущей сессии обсуждения вопроса о междисциплинарном расследовании ДТП WP.1 продолжил рассмотрение этой темы. Канада сообщила WP.1 о разработке платформы, посвященной извлеченным урокам и передовой практике в области междисциплинарного расследования ДТП. В первоначальном совещании в рамках этой платформы приняли участие Германия, Соединенные Штаты Америки, Швеция и Япония; последующие же совещания предполагается провести в 2023–2024 годах. Канада представит WP.1 доклад о ходе осуществления этой инициативы. WP.1 высоко оценил переданные материалы и продолжит обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

B. Вклад в осуществление целей 3.6 и 11.2 Повестки дня на период до 2030 года

39. На предыдущей сессии WP.1 рассмотрел вопрос о том, какой подход ему следует использовать в контексте долгосрочного ущерба от «незначительных травм и травм средней тяжести», полученных в результате дорожно-транспортных

происшествий (в дополнение к проблеме тяжелых и более опасных для жизни травм), а также о том, каким образом дополнить этот подход специальными стратегиями с учетом неофициального документа № 6 (март 2023 года). В ходе текущей сессии Председатель решила, что данная тема может быть передана неофициальной группе экспертов, которой поручена подготовка материалов WP.1 для Плана действий ЕЭК по обеспечению безопасности дорожного движения на 2023–2030 годы.

40. Председатель сообщила, что представители «Имола ливинг лэб» передали материалы о воспроизводимых, безопасных, устойчивых и инклюзивных стратегиях в области мобильности, которые они разрабатывают и реализуют в соответствии с повесткой дня WP.1.

41. WP.1 решил, что важный вопрос о «вождении в состоянии наркотического и алкогольного опьянения как факторе, угрожающем безопасности дорожного движения», останется в повестке дня и его обсуждение продолжится на следующей сессии.

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

42. Литва сообщила WP.1 об изменениях в законодательстве, касающемся средств индивидуальной мобильности, и просила рабочую группу и впредь предоставлять новую информацию для пересмотра неофициального документа № 4/Rev.1 (март 2022 года). В контексте материалов, представленных Миланским политехническим университетом, участники WP.1 обменялись мнениями о возможностях, рисках и проблемах в области безопасности дорожного движения, связанных со средствами индивидуальной мобильности.

X. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 9 повестки дня)

43. WP.1 продолжил обсуждение своих правил процедуры на основе неофициального документа № 4. WP.1 вернется к обсуждению этого вопроса на следующей сессии.

XI. Глобальный диалог и вклад в укрепление потенциала в области безопасности дорожного движения: акцент на страны с низким и средним уровнем доходов (пункт 10 повестки дня)

44. WP.1 одобрил документ ECE/TRANS/WP.1/2022/6/Rev.1, содержащий рекомендации по стратегиям и разъяснения, которые предлагается учитывать при работе над решением проблем безопасности дорожного движения, связанных с нерегулируемыми видами транспорта. WP.1 надеется, что этот документ послужит основой для будущей работы в этой области.

45. В ходе ряда выступлений участники WP.1 рассмотрели способы удовлетворения потребности в программе наращивания потенциала в области безопасности дорожного движения в тех регионах, где уровень травматизма в результате ДТП все еще весьма высок. В этой связи Бирмингемский университет (Соединенное Королевство) и его аспиранты, а также Католический университет (Италия) обменялись информацией об аналитических выкладках и подходах к решению проблем безопасности дорожного движения в СНСД. Представитель Университета Бар-Илан передал материалы по «социально-демографическим аспектам использования автомобильных дорог человеком в контексте технологического развития транспортных средств».

46. Страны — участницы проекта ЕвроМед по поддержке развития транспорта предоставили информацию о недавних политических мерах по обеспечению безопасности дорожного движения и о своих стратегических приоритетах, в частности о том, как сосредоточиться на повышении эффективности сбора качественных данных о безопасности дорожного движения. Присутствовали представители Государства Палестина, Египта, Ливана, Марокко и Туниса. Эксперт ЕвроМед по данным о безопасности дорожного движения и представитель ВОЗ представили материалы, посвященные соответственно «совершенствованию систем сбора данных о дорожно-транспортных происшествиях и обмена данными в регионе ЕвроМед» и «поддержке в совершенствовании систем данных о дорожном движении».

47. WP.1 высоко оценил материалы, представленные на текущей сессии, в частности озвученную аспирантами приверженность делу повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

48. Институт просвещения по вопросам дорожного движения представил информацию о проблемах безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии. Кроме того, этот Институт сообщил о первоначальном мероприятии и рабочей сессии в рамках Глобальной инициативы в области безопасности дорожного движения, которые пройдут в Нью-Дели (Индия) 4–6 декабря в помещениях Института и будут приурочены к десятой годовщине специальной сессии WP.1, состоявшейся в Нью-Дели в 2013 году. Эти мероприятия готовятся колледжем Института просвещения по вопросам дорожного движения и Министерством дорожного транспорта и автомобильных дорог Индии совместно с ЕЭК и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Приглашения делегатам WP.1 будут разосланы Советом ИРТЕ. В повестке дня этих мероприятий основное внимание будет уделено таким ключевым аспектам деятельности WP.1, как водительские удостоверения, междисциплинарное расследование ДТП и уязвимые участники дорожного движения. К WP.1 обращена просьба принять участие в этих мероприятиях, представив передовые национальные практики, с тем чтобы предложить участникам из региона Юго-Восточной Азии альтернативную точку зрения. WP.1 одобрил эту инициативу.

ХII. Прочие вопросы (пункт 11 повестки дня)

49. Председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) проинформировал WP.1 о вопросах, представляющих взаимный интерес. Во-первых, в настоящее время ведется разработка новых правил Организации Объединенных Наций по контролируемым системам помощи водителю (КСПВ), завершение которой запланировано на июнь 2024 года. Во-вторых, в настоящее время проводится обзор (или «проверка соответствия») всех глобальных технических правил и правил в области транспортных средств Организации Объединенных Наций на предмет их совместимости с автоматизированными системами вождения. В-третьих, к июню 2024 года ожидается объединение двух документов (неофициальной рабочей группы по функциональным требованиям к автоматизированным транспортным средствам (НРГ по ФРАВ) и неофициальной рабочей группы по методам валидации для автоматизированного вождения (НРГ по ВМАД)). Цель этого сводного документа будет состоять в изложении первого набора руководящих указаний по технологии АСВ. В-четвертых, в ноябре 2023 года на Всемирном форуме по согласованию правил в области транспортных средств (WP.29) будет обсуждаться вопрос о подготовке и планировании нормативной деятельности в области АСВ в период после июня 2024 года.

50. Что касается сотрудничества между WP.1 и WP.29, то, как сообщил WP.1 председатель Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), на сессии в июне 2023 года он вынес на обсуждение неофициальный документ WP.29-190-07, в котором рассматриваются предложения о сотрудничестве между WP.1 и WP.29. WP.29 продолжит обсуждение этого документа в ноябре 2023 года. Председатель WP.1 подтвердила важное значение организации

совместного мероприятия, а также изучения возможностей для проведения совещаний в более гибком и адаптивном формате.

51. Председатель неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭ по АВ) представил обновленную информацию о недавней работе группы в области дистанционного вождения, человеческих факторов и обучения водителей. В связи с последним из упомянутых вопросов председатель НГЭ по АВ вынес на обсуждение неофициальный документ № 13. Кроме того, он сообщил об уходе с этой должности, настоятельно призвав заинтересованных делегатов WP.1 принять на себя эту функцию. Председатель WP.1 высоко оценила работу НГЭ по АВ и выразила надежду, что деятельность в области обучения водителей станет одним из основных направлений усилий НГЭ по АВ.

52. Председатель сообщила WP.1, что предстоящий Международный кинофестиваль по проблематике городской мобильности в Каркасоне (Франция) перенесен на май 2024 года, а проведение Международного фестиваля фильмов по безопасности дорожного движения в Алкобасе (Португалия) запланировано на октябрь 2024 года.

53. Республика Зимбабве напомнила, что является Договаривающейся стороной конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов и в настоящее время стремится присоединиться к правилам в области транспортных средств. Руководство этой инициативой осуществляет Совет по безопасности дорожного движения Зимбабве. Кроме того, в Зимбабве уже успешно реализован беспрецедентный проект по введению в стране нового режима в контексте водительских удостоверений. Делегация этой страны просила WP.1 рассмотреть вопрос о полноправном членстве Зимбабве (в соответствии с п. 2 ECE/EX/1). Председатель предложила Зимбабве направить официальный запрос в WP.1 на следующей сессии. WP.1 поблагодарил делегацию Зимбабве за проявленный интерес и выразил надежду на то, что эта страна будет участвовать в работе форума на регулярной основе.

54. АНАС объявила, что 21 ноября 2023 года в Риме состоится профильное мероприятие, а именно: международная конференция по безопасности дорожного движения на тему «Цель — ноль жертв: технологии на службе безопасности дорожного движения». Данное мероприятие организуют совместно Министерство инфраструктуры и транспорта Италии, АНАС, Всемирная дорожная ассоциация Италии (ПИАРК) и финансируемый по линии ЕС проект ЕвроМед по поддержке транспорта. На открытие конференции приглашен Специальный посланник Генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения. На конференции будет обеспечен устный перевод на английский и французский языки. На 22 ноября запланирована техническая поездка представителей стран, участвующих в проекте ЕвроМед по поддержке транспорта, в Центр «умных» дорог АНАС. Участникам WP.1 предлагается присоединиться к этой поездке.

XIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 12 повестки дня)

55. Следующую сессию WP.1 планируется провести 18–22 марта 2024 года в Женеве. Предельный срок для представления рабочих документов — 15 декабря 2023 года.

XIV. Утверждение доклада о работе восьмидесяти седьмой сессии (пункт 13 повестки дня)

56. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восьмидесяти седьмой сессии.