


**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по безопасности  
дорожного движения**

Семьдесят первая сессия

Женева, 5–7 октября 2015 года

**Доклад Рабочей группы по безопасности дорожного  
движения о работе ее семьдесят первой сессии**

## Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	4	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	5–6	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 3 повестки дня) .....	7–18	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 год) и техническими правилами в области транспортных средств .....	7–9	4
B. Водительские удостоверения .....	10–12	4
C. Автономное вождение .....	13–17	5
D. Груз транспортных средств .....	18	6
V. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год) (пункт 4 повестки дня) .....	19	6
VI. Конвенция о дорожном движении (1949 год) (пункт 5 повестки дня) .....	20–21	7
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1949 год) и техническими правилами в области транспортных средств .....	20	7
B. Регистрационные знаки .....	21	7



VII.	Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 6 повестки дня) . . . . .	22–24	7
A.	Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам . . . . .	22–23	7
B.	Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС) . . . . .	24	8
VIII.	Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 7 повестки дня) . . . . .	25–29	8
A.	Безопасный системный подход . . . . .	25	8
B.	Многопрофильное исследование аварий (МПИА) . . . . .	26	8
C.	Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения . . . . .	27	8
D.	Предложения по поправкам, касающимся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС) . . . . .	28–29	9
IX.	Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 8 повестки дня) . . . . .	30	9
	Безопасные стоянки . . . . .	30	9
X.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 9 повестки дня) . . . . .	31	9
XI.	Программа работы на 2016–2017 годы и двухгодичная оценка за этот период (пункт 10 повестки дня) . . . . .	32–33	10
XII.	Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня) . . . . .	34–38	10
A.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 . . . . .	34–35	10
B.	WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения . . . . .	36–37	10
C.	Десятилетие действий – время подведения итогов . . . . .	38	11
XIII.	Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня) . . . . .	39–40	11
XIV.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня) . . . . .	41	11
XV.	Утверждение доклада о работе семьдесят первой сессии (пункт 14 повестки дня) . . . . .	42	11

## **I. Участники**

1. Рабочая группа по безопасности дорожного движения (WP.1) провела свою семьдесят первую сессию в Женеве 5–7 октября 2015 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Финляндии, Франции, Германии, Италии, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Румынии, Российской Федерации, Словакии, Испании, Швеции, Швейцарии и Соединенных Штатов Америки.
2. В работе сессии также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Японии и Республики Замбия.
3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители Европейского союза (ЕС) и следующих неправительственных организаций: Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), Международной ассоциации заводоизготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), Международной организации по стандартизации (ИСО), Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА) и Ассоциации «Лазер-Европа».

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

4. WP.1 утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/150). Председатель WP.1 приветствовал все делегации, и в частности делегацию Замбии, которая впервые присутствовала на сессии WP.1.

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

5. Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт выступил с докладом перед WP.1, назвав ее стратегической платформой для укрепления безопасности дорожного движения. Специальный посланник представил свой план действий, который опирается на четыре основных элемента: i) содействие развитию глобального партнерства в области безопасности дорожного движения, включая мобилизацию средств для будущего Глобального фонда Организации Объединенных Наций для безопасности дорожного движения; ii) взаимодействие с правительствами и другими заинтересованными сторонами на высоком уровне в целях укрепления безопасности дорожного движения; iii) участие в глобальных и региональных конференциях и совещаниях по безопасности дорожного движения; и iv) содействие присоединению к правовым документам Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения и их более эффективному осуществлению.
6. WP.1 тепло приветствовала назначение Специального посланника. Рабочая группа выразила Специальному посланнику признательность за его активное участие в популяризации правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения и сводных резолюций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. WP.1 отметила также важную роль, которую может играть Специальный посланник в деле поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, и заявила о своей

готовности работать с ним в тесном контакте. Члены бюро WP.1 высоко оценили усилия Специального посланника, который уделяет большое внимание деятельности WP.1 и ее результатам, и, в частности, выполняемую им работу в области технологических достижений в качестве основы для национальных законодательных органов.

#### **IV. Конвенция о дорожном движении (1968 год) (пункт 3 повестки дня)**

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

7. Секретариат проинформировал WP.1 о том, что Управление по правовым вопросам издало уведомление депозитария от 1 октября 2015 года с целью проинформировать все Договаривающиеся стороны о принятии предложений по поправкам к статьям 8 и 39. В соответствии с уведомлением депозитария C.N.529.2015.TREATIES-XI.B.19 эти поправки вступают в силу 23 апреля 2016 года. (Примечание секретариата: после утверждения настоящего доклада секретариат был информирован Управлением по правовым вопросам о том, что дата вступления в силу была перенесена на 23 марта 2016 года в соответствии с пересмотренным уведомлением C.N.529.2015.TREATIES-XI.B.19 от 6 октября 2015 года.)

8. WP.1 обсудила документ ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.5, в который было включено несколько предложений МАЗМ (содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/1). WP.1 утвердила ряд изменений и просила секретариат подготовить документ ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.6 с учетом этих изменений.

9. Документ ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.1 в ходе текущей сессии не обсуждался по техническим соображениям. WP.1 предложила Италии, Франции и ассоциации «Лазер–Европа» вновь представить документ ECE/TRANS/WP.1/2015/2/Rev.1 с учетом итогов обсуждения документа ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.5 (который будет выпущен к следующей сессии под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.6).

##### **B. Водительские удостоверения**

10. Неофициальная группа экспертов в составе представителей Люксембурга, Франции, Международной автомобильной федерации (ФИА) и Международной организации по стандартизации (ИСО) передала предложение по возможному формату многоязычной информационной брошюры для использования правительствами и органами, занимающимися выдачей удостоверений (на основе документа ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1). Секретариат сообщил WP.1 о том, что он обратился с просьбой обеспечить официальный перевод документа ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.1 на арабский, испанский и китайский языки, но, судя по всему, это не может быть сделано без соответствующего мандата от Комитета по внутреннему транспорту. Председатель WP.1 предложил неофициальной группе продолжить работу над этой брошюрой и решил обсудить вопросы, связанные с переводом документов, в рамках пункта 12 повестки дня.

11. Документ ECE/TRANS/WP.1/2015/7 ФИА и ИСО представлен не был. Вместо этого представитель ИСО проинформировал WP.1 о ходе работы по внесению поправок в статью 41 и приложения 6 и 7 Конвенции 1968 года о дорожном движении (касающиеся национальных и международных водительских удостоверений). Особое внимание в его докладе было обращено на требование в статье 41 Конвенции 1968 года, в соответствии с которым международное водительское удостоверение (МВУ) признается Договаривающейся стороной только при наличии соответствующего национального водительского удостоверения (НВУ), на основании которого было выдано МВУ. Это требование предусматривает наличие действительного НВУ и обуславливает зависимость от тех средств защиты от изменений и фальсификации, которыми оно снабжено, в результате чего МВУ фактически представляет собой перевод НВУ на другой язык. В докладе отмечалось, что в некоторых странах до сих пор используются бумажные НВУ с рукописными отметками, а Договаривающимся сторонам было предложено повысить качество выдаваемых НВУ, что призвано укрепить безопасность дорожного движения внутри страны и обеспечить возможность их использования на международном уровне вместе с переводом, вместо выдачи двух документов, идентифицирующих держателя удостоверения и его права на управление транспортным средством. WP.1 просила ФИА и ИСО представить эти предложения в официальном документе к следующей сессии.

12. Секретариат проинформировал о создании предложенного банка изображений с образцами МВУ, предоставленных в его распоряжение Договаривающимися сторонами конвенций 1968 и 1949 годов, с использованием бесплатного программного обеспечения. Секретариат обратил внимание Рабочей группы на необходимость продолжить рассмотрение возможности создания банка изображений с учетом того, что образцы НВУ представлены в разных форматах и относительно небольшим числом Договаривающихся сторон. Секретариат предложил странам, которые еще не передали образцы самих НВУ или их качественные копии в электронном формате, сделать это как можно скорее.

### **С. Автономное вождение**

13. Делегаты от Бельгии и Швеции представили документ ECE/TRANS/WP.1/2015/8, в котором приведены описание и анализ роли водителя в транспортном средстве с повышенным уровнем автоматизации с нормативной точки зрения. В документе содержатся также предварительные предложения о способах внесения поправок в статью 8.

14. WP.1 провела обстоятельное обсуждение по поводу того, как подходить к вопросу о внесении поправок, касающихся повышенного уровня автоматизации, с точки зрения Конвенции о дорожном движении 1968 года. Правительство Японии высказало просьбу о том, чтобы любые будущие предложения по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года (по вопросу об автономном вождении) поступали одновременно с аналогичными предложениями по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1949 года.

15. WP.1 согласилась с тем, что вопрос о транспортных средствах с повышенным уровнем автоматизации применительно к роли водителя требует максимально тесной кооперации между WP.1 и WP.29 в целях надлежащей проработки проблем человеко-машинного взаимодействия. Представитель МОПАП сообщил WP.1 о том, что создание совместной целевой группы WP.1/WP.29 по этому вопросу приведет к дублированию работы одного из вспомогательных органов WP.29 (ИТС/АВ). Тем не менее WP.1 по-прежнему считала, что создание совместной целевой группы WP.1/WP.29 (как это было решено WP.1 на ее по-

следней сессии) может быть необходимым для рассмотрения вопросов, касающихся технологических достижений и поведения человека, а также для выполнения просьбы КВТ о поиске новых институциональных подходов к сотрудничеству между этими двумя рабочими группами (пункт 42 d), документ ECE/TRANS/248).

16. По итогам этих обсуждений WP.1 решила создать неофициальную группу экспертов, которая будет продолжать изучать возможности для налаживания более тесного сотрудничества между WP.1 и WP.29 по вопросам, касающимся человеческого фактора (особенно взаимодействия «человек-машина») в контексте технологических достижений, и рассмотрит возможные поправки для упрощения испытания автономных транспортных средств на дорогах общего пользования. Представители Бельгии, Финляндии, Франции, Германии, Японии, Нидерландов, Швеции и МОПАП заявили о своей готовности присоединиться к неофициальной группе экспертов. WP.1 решила далее, что информация, содержащаяся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/8, должна послужить основой для положений о круге ведения этой неофициальной группы. WP.1 предложила заместителю Председателя проинформировать Группу высокого уровня по обеспечению дорожной безопасности, которая будет проводить свое совещание в Брюсселе 13 октября 2015 года, о работе WP.1 в области автономного вождения.

17. Правительство Бельгии проинформировало WP.1 о том, что на следующей сессии оно намерено представить предложение о внесении поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года, призванных сделать ее положения более ясными и таким образом создать равные условия применительно к любой международно-правовой основе для испытания автономных транспортных средств на дорогах общего пользования.

#### **D. Груз транспортных средств**

18. WP.1 не рассмотрела представленный МСАТ и ассоциацией «Лазер–Европа» документ ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.1 по причине отсутствия вариантов этого документа на французском и русском языках. WP.1 отложила его обсуждение до следующей сессии и предложила МСАТ и ассоциации «Лазер–Европа» продолжить поиск партнера из числа Договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении 1968 года для проработки этого вопроса.

#### **V. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении 1968 года (1971 год) (пункт 4 повестки дня)**

19. Секретариат сообщил WP.1, что из-за большой нагрузки и нехватки ресурсов разработка вопросника, который планируется распространить среди Договаривающихся сторон в целях определения степени осуществления положений, касающихся международных сертификатов технического осмотра (в частности, подпункта 5 с) пункта 26-бис приложения), еще не завершена. Секретариат сообщит о том, как продвигается работа по этому вопросу, на следующей сессии WP.1.

## **VI. Конвенция о дорожном движении (1949 год) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1949 год) и техническими правилами в области транспортных средств**

20. Секретариат проинформировал WP.1 о состоянии предложения по поправкам к статьям 8 и 22 Конвенции, которое было принято WP.1 в ходе ее последней сессии (приложение II документа ECE/TRANS/WP.1/149). Секретариат сообщил Рабочей группе о том, что на время проведения совещания работа Секции управления документацией Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве над этими предложениями по поправкам еще не была завершена. Секретариат отметил далее, что после того, как предложения по поправкам будут переведены и изданы на всех требуемых языках, т.е. на испанском, русском и французском, он намерен передать их в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций для уведомления всех Договаривающихся сторон.

### **B. Регистрационные знаки**

21. Секретариат проинформировал WP.1 о состоянии предложения по поправкам, которое было принято WP.1 в ходе ее последней сессии (приложение III документа ECE/TRANS/WP.1/149) и которое предусматривает внесение поправки в пункт 1 приложения 3 к Конвенции о дорожном движении 1949 года для обеспечения возможности выдачи (персонифицированных) регистрационных знаков, содержащих только буквы. Секретариат добавил, что на время проведения совещания работа Секции управления документацией Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве над этими предложениями по поправкам еще не была завершена. После того как предложения по поправкам будут переведены и изданы на всех необходимых языках, т.е. на испанском, русском и французском, он намерен передать их в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций для уведомления всех Договаривающихся сторон.

## **VII. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год) (пункт 6 повестки дня)**

### **A. Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**

22. Председатель Группы экспертов представил обновленную информацию о работе четвертой сессии Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам, которая состоялась 4 и 5 июня 2015 года, и о достигнутых к настоящему времени общих результатах. Он проинформировал WP.1 о том, что Группа экспертов намерена рассмотреть предложения по поправкам к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, касающимся велосипедистов и пешеходов, как это предусмотрено в Парижской декларации (подписанной на четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, охране здоровья и окружающей среды), по завершении проводимого в настоящее время обзора приведенных в Конвенции дорожных знаков. Председатель группы отметил также, что многие Договаривающиеся стороны не представили материалы для включения в онлайн-базу изображений дорожных знаков и призвал эти страны рассмотреть возможность предоставления изображений используемых ими дорожных знаков. Председатель

группы экспертов высказал просьбу о продлении мандата группы, с тем чтобы она смогла продолжать свою работу до конца 2016 года.

23. WP.1 высоко оценила прогресс, достигнутый Группой экспертов по дорожным знакам и сигналам. Учитывая значительный объем работы, выполняемой этой группой, WP.1 решила продлить ее мандат до конца 2016 года. Она обратилась также к Договаривающимся сторонам Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, если они еще не сделали этого, с просьбой представить материалы для базы изображений дорожных знаков ЕЭК ООН.

## **В. Предложения о поправках к знакам с изменяющимся сообщением (ЗИС)**

24. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам представил резюме анализа и доклада по вопросу о ЗИС, подготовленного экспертом по дорожным знакам от Испании. Судя по всему, внесение поправок в Конвенцию для эффективного использования знаков с изменяющимся сообщением не требуется. WP.1 приняла представленную информацию к сведению.

## **VIII. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 7 повестки дня)**

### **А. Безопасный системный подход**

25. Учитывая сложность обсуждаемого вопроса об автономных транспортных средствах, WP.1 отложила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6, в котором содержатся предложения Швеции по поправкам к Сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) с целью включения концепции безопасного системного подхода. Правительство Швеции выразило сожаление по поводу того, что этот документ в ходе нынешней сессии не обсуждался. Председатель WP.1 проинформировал Рабочую группу о том, что на следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.1/2014/6 будет уделено приоритетное внимание.

### **В. Многопрофильное исследование аварий (МПИА)**

26. Учитывая сложность обсуждаемого вопроса об автономных транспортных средствах, WP.1 отложила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2013/6/Rev.2 до следующей сессии.

### **С. Предложения по поправкам, касающимся отвлечения внимания водителя во время вождения**

27. Несмотря на то, что неофициальный документ № 1 представлен не был, Председатель WP.1 проинформировал Рабочую группу о своем намерении внести на рассмотрение предложение по принципам предотвращения отвлечения внимания водителя во время вождения и вождения в состоянии опьянения, которое надлежит рассмотреть, а также по актуальной теме, касающейся внимательно/невнимательного вождения и когнитивных процессов в контексте развития автоматизированного автономного вождения и новой роли водителя.



## **D. Предложения по поправкам, касающимся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС)**

28. Председатель WP.1 представил обновленную информацию о последующей деятельности в контексте выводов по итогам организованного в ходе семидесятой сессии круглого стола. Председатель WP.1 представил WP.1 информацию об инициативах, которые реализуются в Юго-Восточной Азии (неофициальный документ № 2) в продолжение исследований и изысканий, проводимых на основе выводов, одобренных WP.1 в ходе ее сессии в марте 2015 года. Представители МАЗМ и ФИМ сообщили WP.1, что последующая деятельность по вопросу о безопасности мотоциклов должна быть прежде всего ориентирована на определение всеохватного стратегического подхода к мобильности и безопасности МДТС с учетом различий и несоответствий на региональном, национальном и местном уровнях. Зачастую при составлении стратегических планов вопрос о МДТС упускают из виду. МАЗМ и ФИМ сослались на публикации\* о стратегическом подходе, которые будут вскоре изданы Международным транспортным форумом. Председатель WP.1 сообщил также, что сессия по безопасности МДТС будет проводиться параллельно с Глобальной конференцией высокого уровня по безопасности дорожного движения в Бразилиа, а также тематическими рабочими совещаниями в Юго-Восточной Азии.

29. WP.1 с удовлетворением приняла к сведению информацию, представленную Председателем.

## **IX. Сводная резолюция о дорожных знаках и сигналах (СР.2) (пункт 8 повестки дня)**

### **Безопасные стоянки**

30. Учитывая сложность обсуждаемого вопроса об автономных транспортных средствах, WP.1 отложила рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2012/9/Rev.1 до следующей сессии.

## **X. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 9 повестки дня)**

31. Секретариат представил обзор итогов пятой сессии Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах, которая состоялась 15–16 июня 2015 года, включая просьбу о продлении мандата Группы экспертов до конца 2016 года, с тем чтобы она могла завершить свою программу работы. WP.1 согласилась продлить мандат Группы экспертов на 2016 год. Она далее предложила Председателю Группы экспертов представить WP.1 в ходе ее следующей сессии доклад с краткой информацией о проделанной работе.

---

\* (см. на веб-сайте [www.immamotorcycles.org](http://www.immamotorcycles.org))

## **XI. Программа работы на 2016–2017 годы и двухгодичная оценка за этот период (пункт 10 повестки дня)**

32. WP.1 рассмотрела свою программу работы на 2016–2017 годы, а также соответствующие параметры для двухгодичной оценки, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/9. После обсуждения WP.1 внесла изменения в документ ECE/TRANS/WP.1/2015/9 и просила секретариат представить пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.1/2015/9 на утверждение Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Секретариату было поручено подготовить пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.1/2015/9 для официального утверждения WP.1 в ходе следующей сессии.

33. WP.1 проанализировала и пересмотрела проект своей программы работы на 2016–2020 годы, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.1/2015/10. WP.1 просила секретариат представить пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.1/2015/10 для утверждения КВТ. Секретариату было также поручено подготовить пересмотренный документ ECE/TRANS/WP.1/2015/10 для официального утверждения WP.1 в ходе следующей сессии.

## **XII. Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (пункт 11 повестки дня)**

### **A. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1**

34. Правительство Японии представило неофициальный документ № 4 и сообщило WP.1 о своей заинтересованности в полномочном участии в деятельности WP.1 (как определено в правиле 1 а) документа TRANS/WP.1/100/Add.1), отметив, что в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования рабочих групп в рамках ЕЭК ООН (пункт 2 документа ECE/EX/1) Япония имеет на это право. С этой целью страна представит официальный запрос (через секретариат) на следующей сессии КВТ в 2016 году. WP.1 единодушно одобрила просьбу Японии стать полноправным участником WP.1 с правом голоса и решила поддержать просьбу Японии в КВТ.

35. WP.1 признала также необходимость пересмотра положений о круге ее ведения и ее правил процедуры (TRANS/WP.1/100/Add.1). С этой целью WP.1 решила создать неофициальную группу экспертов для подготовки предложений к будущим сессиям. Австрия, Франция и ассоциация «Лазер–Европа» выразились стать членами этой группы.

### **B. WP.1 и Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения**

36. Председатель представил неофициальный документ № 3, в котором изложен более универсальный способ ознакомления с оптимальной практикой, например путем проведения круглых столов; изучается возможность более широкого использования сводных резолюций для укрепления глобальной роли Рабочей группы; а также проанализирована возможность организации сессии WP.1 за пределами Женевы.

37. После обсуждения WP.1 решила и впредь ежегодно проводить по две очередные сессии продолжительностью четыре дня. WP.1 решила далее, что в течение следующего двухгодичного периода одну из сессий WP.1 необходимо будет провести за пределами Женевы для повышения осведомленности о работе WP.1

в других регионах. WP.1 просила секретариат проинформировать КВТ о ее решении ежегодно проводить две очередные сессии продолжительностью четыре дня и заручиться поддержкой КВТ для организации дополнительной сессии за пределами Женевы в период 2016–2017 годов.

### **С. Десятилетие действий – время подведения итогов**

38. Председатель WP.1 и секретариат проинформировали WP.1 обо всех принимаемых мерах по подготовке второй Глобальной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, которая состоится в Бразилиа 18–19 ноября 2015 года. Особо следует отметить проведение параллельной сессии по МДТС с участием делегатов WP.1 и секретариата ЕЭК ООН. Секретариат сообщил, что вместе с правительством Франции и при активной поддержке делегатов WP.1 он занимается подготовкой параллельного мероприятия для популяризации правовых инструментов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. WP.1 приняла эту информацию к сведению.

### **XIII. Прочие вопросы (пункт 12 повестки дня)**

39. Секретариат проинформировал WP.1 о ряде вопросов, связанных с письменным переводом и рекомендациями со стороны Секции документооборота Управления конференционного обслуживания относительно необходимости мандатов. WP.1 поручила секретариату заручиться поддержкой КВТ и обратиться к нему с просьбой принять соответствующее решение (на следующей сессии КВТ в феврале 2016 года), с тем чтобы для послесессионной документации (в частности, документам, содержащим предложения о поправках) была установлена та же очередность, что и для предсессионных документов. Кроме того, с учетом глобальной роли WP.1 она просила, чтобы ее документы (в частности, доклады, содержащие предложения по поправкам, отдельные брошюры) при необходимости переводились на требуемое количество языков (до шести официальных языков Организации Объединенных Наций). И наконец, секретариату было также поручено обратиться к КВТ с просьбой принять решение о том, что эти мандаты являются прерогативой рабочих групп (например, WP.1), а не КВТ.

40. Другие вопросы WP.1 не обсуждала.

### **XIV. Сроки проведения следующей сессии (пункт 13 повестки дня)**

41. Секретариат сообщил WP.1, что следующие сессии будут проводиться 29 марта – 1 апреля 2016 года и 19–22 сентября 2016 в Женеве.

### **XV. Утверждение доклада о работе семьдесят первой сессии (пункт 14 повестки дня)**

42. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят первой сессии.