


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

 Шестьдесят шестая сессия
 Женева, 19–23 марта 2018 года

**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его семьдесят шестой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	6–9	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)	10–27	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств	10–13	4
B. Водительские удостоверения	14–18	5
C. Автоматизированное вождение	19–26	6
D. Груз транспортных средств	27	8
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)	28	8
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	28	8
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)	29–37	8
A. Безопасный системный подход	29–30	8
B. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя во время вождения	31	8
C. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств	32	8
D. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД)	33–37	9



VII.	Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня)	38	10
VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня)	40	10
IX.	Программа работы и двухгодичная оценка, 2018–2019 годы (пункт 8 повестки дня)	41	10
X.	Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 9 повестки дня)	42	10
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)	43–45	11
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)	46	11
XIII.	Утверждение доклада о работе семьдесят шестой сессии (пункт 12 повестки дня).....	47	12

I. Участники

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою семьдесят шестую сессию в Женеве 19–23 марта 2018 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В сессии участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Казахстана, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Финляндии, Франции, Швеции и Швейцарии.
2. В ее работе также приняли участие представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Бутана, Бразилии, Индии, Камбоджи, Непала, Республики Корея, Шри-Ланки и Японии.
3. Кроме того, были представлены следующие неправительственные организации: Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Европейский транспортный совет, Международный туристский альянс, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная автодорожная федерация (МАФ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная организация по стандартизации (ИСО), ассоциация «Лазер-Европа», Научно-исследовательский центр по разработке нормативных предписаний в области робототехники, Фонд за искоренение ДТП со смертельным исходом, а также Департамент по транспорту и окружающей среде.
4. В работе сессии также участвовали представители следующих институтов и университетов: Малайзийского института исследований в области безопасности дорожного движения (МИРОС), Инженерно-технического колледжа Филиппин, Инженерно-технической школы Таиланда, Бирмингемского университета и Университета Южной Каролины.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/162).

III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы

6. Открывая работу сессии, новый директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН изложил вступительные замечания. Он высоко оценил замечательную и уникальную в своем роде деятельность Глобального форума по стимулированию безопасности дорожного движения посредством, среди прочего, осуществления и обновления правовых документов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения. По его мнению, одна из основных ролей WP.1 сводится к оказанию содействия в стимулировании присоединения к Конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов и к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года, а также в их эффективном осуществлении во всем мире. Он подчеркнул глобальное значение этих правовых документов и отметил, что многим странам с низким уровнем доходов может потребоваться помощь в контексте присоединения к ним и их осуществления. Директор напомнил о важном значении задач 3.6 и 11.2, связанных с безопасностью дорожного движения и предусмотренных целями устойчивого развития; заявления министров на сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) 2017 года; а также решений о необходимости повышения глобальной безопасности дорожного движения, принятых КВТ в феврале 2018 года. Он отметил особый вклад в этом отношении, который внес на настоящий момент КВТ,

а также продолжающуюся работу по новой стратегии КВТ, нацеленной на то, чтобы превратить его в глобальный и региональный центр внутреннего транспорта. Он также подчеркнул важное значение тесного сотрудничества WP.1 и WP.29 (Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств) в деле дальнейшей разработки – с учетом их мандатов – рекомендаций и/или правовых положений об автоматизированном вождении. И наконец, он сообщил Глобальному форуму о том, что на сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в апреле 2018 года должна быть принята резолюция о повышении безопасности дорожного движения, и просил страны поддержать это решение.

7. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) сообщил WP.1, что WP.6 приступила к первоначальному этапу обновления Глоссария по статистике транспорта (www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf). Особое внимание было обращено на определение серьезного телесного повреждения, которое в настоящее время является неточным (неофициальный документ № 1). WP.1 принял к сведению представленную информацию и решил включить в повестку дня своей следующей сессии отдельный пункт, посвященный определениям телесных повреждений, связанных с безопасностью дорожного движения.

8. Из-за временных ограничений по этому пункту повестки дня не было ни выступлений, ни сообщений. Вместе с тем национальные делегации и международные организации имели возможность представить в письменном виде сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, включая недавно внесенные и запланированные изменения законодательства в области дорожного движения, а также любую информацию о мероприятиях, которые намечены на период до следующей сессии WP.1.

9. Швеция представила нижеследующее сообщение в письменном виде. В 2013 году в Указ о дорожном движении были внесены поправки, разрешающие водителю автотранспортного средства пользоваться такими приспособлениями, как мобильный телефон или иные устройства связи, причем только в том случае, если это не мешает управлению транспортным средством. Для уточнения этого положения в 2018 году в Указ о дорожном движении были внесены дальнейшие поправки. В настоящее время измененный текст соответствующего пункта гласит следующее: «Водитель автотранспортного средства может пользоваться такими приспособлениями, как мобильный телефон или иные устройства связи, причем только в том случае, если это не мешает управлению транспортным средством. При использовании такого устройства водителю не разрешается держать его в руке».

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

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

10. WP.1 продолжил рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1 (Италия, Франция и ассоциация «Лазер-Европа»), в котором содержится сводный текст соответствующих частей Конвенции, а также изложены уже принятые предложения по поправкам и предложения, которые еще предстоит принять. Под руководством секретариата WP.1 пересмотрел и исправил текст документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1 до главы III (другие предписания), указав, что дальнейшему рассмотрению подлежат следующие пункты: 12, 19 i), 19 j), 24.2, 24.3, 29.2, 31, 32, 33, 35 и 41.1. Документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 на текущей сессии предоставлен не был.

11. WP.1 поручил секретариату представить документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 к сессии в сентябре 2018 года, отразив в нем все исправления, внесенные на сессии в марте 2018 года, проверив ссылки и указав пункты, подлежащие дальнейшему рассмотрению. Он также поручил подготовить этот документ в формате текста конвенции.

12. После перевода документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 на русский и французский языки его текст – с учетом в высшей степени технического характера этого документа – следует передать Российской Федерации, Франции и ассоциации «Лазер-Европа», которые согласились проверить точность перевода и при необходимости внести исправления. После необходимого усовершенствования текстов на русском и французском языках они будут занесены на веб-сайт сессии WP.1, которая состоится в сентябре 2018 года.

13. С учетом недавних поправок к статьям 8 и 39 (ECE/TRANS/WP.1/145, приложение) WP.1 подтвердил свою прежнюю позицию о том, что Глобальный форум является единственным межправительственным органом, отвечающим за разработку минимальных технических требований к транспортным средствам, которые должны быть допущены к международным перевозкам в соответствии с приложением V к Конвенции о дорожном движении 1968 года. Далее WP.1 подтвердил свое толкование недавней поправки к статье 39 о том, что системы, части и оборудование, установленные на транспортных средствах, которые не упомянуты в приложении V, но удовлетворяют техническим положениям международных правовых документов (Соглашению 1958 года о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, и Соглашению 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах) соответствуют приложению V.

В. Водительские удостоверения

14. Секретариат сообщил WP.1, что тексты брошюры о международных водительских удостоверениях (МВУ) на русском и французском языках, основанной на документе ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, имеются на веб-сайте WP.1 (www.unece.org/trans/resources/publications/transwp1publications/2017/international-driving-permit-categories/doc.html). WP.1 был также проинформирован о том, что вскоре должна начаться работа по переводу этой же брошюры на арабский, испанский и китайский языки.

15. На сессии в сентябре 2017 года секретариат кратко сообщил о результатах недавних дискуссий, проведенных неофициальной группой экспертов по МВУ (Бельгия, Великобритания и Северная Ирландия, Канада, Люксембург, Российская Федерация, Франция, Международная автомобильная федерация и Международная организация по стандартизации). В его сообщении был представлен список из шести вариантов, касающихся возможных будущих изменений в водительских удостоверениях. WP.1 просил неофициальную группу экспертов по МВУ и другие заинтересованные стороны при поддержке секретариата подготовить документ для содействия обсуждению этого вопроса на текущей сессии. WP.1 просил включить в этот документ справочные сведения, информацию о вариантах 1, 2 и 6, а также предварительный набор рекомендаций для учета международных водительских удостоверений, выдаваемых Договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении 1949 года.

16. В соответствии с этой просьбой эксперты от Бельгии, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Международной автомобильной федерации и Международной организации по стандартизации подготовили документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1. Франция, Международная автомобильная федерация, Международная организация по стандартизации и секретариат представили документ, содержащий предварительное сопоставление трех вариантов, а также предложение по решению WP.1.

17. WP.1 одобрил этот документ и просил обновить его посредством более подробного сопоставления к сессии в сентябре 2018 года, включив в него информацию о выгодах и издержках по каждому из вариантов. Его надлежит представить под следующим условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1.

18. Бразилия сообщила WP.1, что она изменила свои национальные требования в отношении национальных водительских удостоверений, с тем чтобы привести их формат в соответствие с приложением 6 к Конвенции 1968 года. WP.1 принял это к сведению и поздравил Бразилию с тем, что ей удалось привести свои внутригосударственные правила в соответствие с Конвенцией о дорожном движении 1968 года.

С. Автоматизированное вождение

1. Высокоавтоматизированные транспортные средства

19. На семьдесят пятой сессии WP.1 решил, что понятие «посторонние действия» следует проработать более подробно, в частности применительно к действиям, которые могут негативно отражаться на безопасности дорожного движения или представлять опасность для других участников движения, и в этой связи решил приступить к разработке свода рекомендаций в данной области. На своей специальной сессии (декабрь 2017 года) WP.1 решил отложить рассмотрение этого пункта повестки дня до текущей сессии. Для того чтобы начать обсуждение этого вопроса на нынешней сессии в марте 2018 года Испания, Нидерланды, Соединенное Королевство, Франция и Япония представили документ ECE/TRANS/WP.1/2018/2 (прежний неофициальный документ № 4 (декабрь 2017 года)) и неофициальный документ № 7 (март 2018 года).

20. Состоялась дискуссия по вопросу о посторонних действиях в транспортных средствах с системами условного автоматизированного вождения (т. е. системами, предусматривающими в качестве запасного варианта наличие водителя-человека). В частности, WP.1 всесторонне обсудил пример использования на транспортных средствах комплексных индикаторных устройств (так называемых информационно-развлекательных систем) для реализации динамического управления системами условного автоматизированного вождения. В ходе этой дискуссии Глобальный форум в целом согласился с потребностью в проведении конкретных конструктивных исследований и в значительной степени отверг необходимость составления перечня допустимых или недопустимых посторонних действий. К числу других обстоятельных предложений относятся: возложение бремени установления функциональных требований на изготовителей (Швеция), потенциальное изучение вопроса о времени для реагирования (осуществления изменений) в качестве целевого ориентира (Швейцария), разработка простых и лаконичных принципов рассмотрения вопросов, связанных с новейшими технологиями (Япония), предоставление пользователю (т. е. водителю) возможности оценки собственной способности осуществлять посторонние действия (Германия), надежное взаимодействие транспортных средств с системами условного автоматизированного вождения и высокоавтоматизированных транспортных средств в обычных условиях дорожного движения (Финляндия) и необходимость стимулирования внимания водителя (Нидерланды и Соединенное Королевство). В целом WP.1 счел, что в контексте проблематики посторонних действий и безопасности дорожного движения требуются более обширные фактические данные и что, возможно, следует рекомендовать использовать принцип предосторожности.

21. WP.1 решил просить инициаторов принятия документа ECE/TRANS/WP.1/2018/2 доработать его, отразив в нем такие замечания WP.1, как потребность в аргументированном подходе. Ожидается, что обновленный документ будет представлен на сессии в сентябре 2018 года под условным обозначением ECE/TRANS/WP.1/2018/2/Rev.1, между тем как его перспективный вариант можно было бы обсудить на специальной сессии WP.1 в мае 2018 года.

22. WP.1 отметил присутствие на сессии профессора Брайанта Уолкера Смита (Университет Южной Каролины) в качестве известного эксперта по правовым вопросам в области автоматизированного вождения, выразив надежду на то, что его участие в работе Глобального форума продолжится. Его независимые профессиональные советы и рекомендации Форуму высоко оцениваются и приветствуются.

2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

23. На семьдесят пятой сессии WP.1 пришел к выводу о том, что функция дистанционной парковки не ставит под угрозу безопасность дорожного движения при парковочном маневрировании. В то же время WP.1 решил незамедлительно приступить к работе для решения проблемы управления транспортным средством водителем извне. На своей специальной сессии в декабре 2017 года WP.1 решил отложить обсуждение этого пункта повестки дня до марта 2018 года. В качестве основы для обсуждения на текущей сессии Нидерланды, Соединенное Королевство, Франция и Япония представили документ ECE/TRANS/WP.1/2018/3 (прежний неофициальный документ № 3 (декабрь 2017 года)) и сообщили WP.1, что необходима дальнейшая работа по этому документу. В этой связи его составители просили WP.1 изложить замечания в письменном виде для подготовки к сессии в сентябре 2018 года документа ECE/TRANS/WP.1/2018/3/Rev.1.

3. Полностью автоматизированные транспортные средства

24. На семьдесят пятой сессии WP.1 решил: i) подготовить документ, содержащий ряд основных рекомендаций, нацеленных на урегулирование самых насущных проблем эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения; ii) выразить готовность продолжить разработку этого документа путем расширения его охвата; и iii) на начальном этапе сосредоточить работу на таких элементах, как взаимодействие между полностью автоматизированными транспортными системами в условиях вождения и другими участниками дорожного движения и взаимодействие полностью автоматизированных транспортных систем с их пользователями.

25. С этой целью на специальной сессии WP.1 (декабрь 2017 года) Председатель WP.1 представил проект аннотированного плана (неофициальный документ № 2 (декабрь 2017 года)), а Германия, Испания, Нидерланды, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Франция и Япония представили «проект сводной резолюции по безопасному внедрению высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств» (неофициальный документ № 5 (декабрь 2017 года)). После состоявшейся дискуссии WP.1 подготовил проект текста «резолюции о внедрении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения» с опорой на неофициальные документы № 2 и № 5 (декабрь 2017 года). Председатель и заместители Председателя WP.1 представили проект этой резолюции (ECE/TRANS/WP.1/2018/4) на текущей сессии для доработки и/или пересмотра. Наряду с документом ECE/TRANS/WP.1/2018/4 были также переданы неофициальный документ № 8 (представленный Председателем WP.1, Бельгией, Германией, Испанией, Люксембургом, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией, Францией, Швейцарией, Швецией, Японией и МОПАП) и № 9 (представленный секретариатом).

26. После обсуждения этих трех документов WP.1 достиг существенного прогресса в пересмотре документа ECE/TRANS/WP.1/2018/4. Согласованные пересмотренные варианты, а также остальные части текста будут представлены в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.1 только на английском языке на сессии WP.1 в мае 2018 года (между тем как данный или последующий вариант текста будет доступен на английском, русском и французском языках на сессии в сентябре 2018 года).

D. Груз транспортных средств

27. Документ ECE/TRANS/WP.1/2015/5/Rev.2 представлен не был, и WP.1 решил отложить рассмотрение этого пункта на неопределенное время.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

28. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам представил обновленную информацию о достигнутом прогрессе и последних наработках Группы, которая практически завершила свой анализ дорожных знаков из Конвенции 1968 года. После того, как она полностью завершит составление своего доклада об оценке дорожных знаков из этой Конвенции, Группа, возможно, приступит к оценке знаков, не предусмотренных Конвенцией. В этом случае Группа экспертов обратится к WP.1 с просьбой о продлении ее мандата на период после 2018 года. Секретариат передал WP.1 обновленную информацию о ходе разработки e-CoRSS (электронного варианта Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года). WP.1 принял к сведению, что его разработка успешно продолжается.

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

A. Безопасный системный подход

29. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, в котором содержатся предложения Швеции по поправкам для включения безопасного системного подхода в Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1). На текущей сессии WP.1 рассмотрел предложения по поправкам вплоть до пункта 11.1.4.

30. WP.1 также рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2018/5, подготовленный Испанией, Соединенными Штатами Америки и Швецией (роль санкций и других мер принудительного характера), в котором сведены воедино три варианта, перечисленных в неофициальном документе № 6 (сентябрь 2017 года). После состоявшейся дискуссии WP.1 с учетом изложенных замечаний обратился к инициаторам принятия этого документа с просьбой подготовить к сессии в сентябре 2018 года новый документ.

B. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя во время вождения

31. WP.1 обсудила неофициальный документ № 3, представленный Италией и Швецией, изложила дополнительные замечания, в частности относительно текущих возможностей использования соответствующих технологий повышения безопасности дорожного движения, и просила отразить неофициальный документ № 3 (март 2018 года) вместе с изложенными замечаниями в документе ECE/TRANS/WP.1/2017/2, представив их на сессии в сентябре 2018 года в качестве документа ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1.

C. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств

32. На предыдущей сессии Председатель WP.1 сообщил делегатам о подготовке нового отдельного стратегического документа, который будет содержать рекомендации для развивающихся стран по улучшению дорожной безопасности

уязвимых участников дорожного движения, включая пользователей механических двухколесных транспортных средств (МДТС). Ожидается, что этот новый стратегический документ будет представлен на текущей сессии (неофициальный документ № 4). В проекте этого документа – неофициальном документе № 4 (март 2018 года) – содержится сводный обзор стратегий безопасности дорожного движения в странах Юго-Восточной Азии и других странах с низким уровнем доходов с особым упором на уязвимых участников дорожного движения, включая пользователей МДТС. Этот документ будет доработан и представлен на сессии в сентябре 2018 года со всеобъемлющим набором рекомендаций для развивающихся стран по вопросу о выполнении задач 3.6 и 11.2, связанных с транспортом и безопасностью дорожного движения и предусмотренных целями устойчивого развития, закрепленными в Повестке дня на период до 2030 года. Он будет основываться на результатах исследования, проведенного ИРТЕ в сотрудничестве с отдельными научно-исследовательскими институтами стран Юго-Восточной Азии, и на итогах конференций, прошедших в помещениях ИРТЕ в Нью Дели в 2016 и 2017 годах, которые были организованы совместно WP.1, НАБДД и Фондом ФИА.

D. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД)

33. На прошлой сессии WP.1 одобрил предложение ИРТЕ, поддержанное НАБДД и Председателем WP.1, организовать в конце 2017 года рабочее совещание в качестве одного из последующих мероприятий в связи с МДТС, с тем чтобы завершить оценку безопасности УУДД в Юго-Восточной Азии – причем не только в контексте МДТС – в рамках реализации целей устойчивого развития, касающихся транспорта. Особый упор был сделан на пешеходах, престарелых лицах, лицах с ограниченными возможностями и школьном транспорте. Оно было организовано ИРТЕ и проведено совместно WP.1, НАБДД и Фондом ФИА. На текущей сессии WP.1 об этой деятельности сообщалось в ходе совещания «за круглым столом» по стратегиям в области уязвимых участников дорожного движения в городских районах Юго-Восточной Азии и других регионов (неофициальный документ № 6).

34. Это совещание «за круглым столом» открыл Председатель WP.1. С основными докладами выступили Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, заместитель Исполнительного секретаря ЕЭК ООН, сосекретарь департамента автомобильного транспорта и шоссейных дорог Правительства Индии, директор отдела профессиональной подготовки водителей и международных дел ИРТЕ. Кроме того, был показан фильм ИРТЕ, демонстрирующий необходимость повышения безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии на основе правовых документов Организации Объединенных Наций.

35. Это совещание «за круглым столом» включало три групповых дискуссии, а именно: i) обзор стратегий в области безопасности дорожного движения на глобальном уровне, ii) обзор научных исследований и оценка глобальных стратегий безопасности представителями Инженерно-технической школы Таиланда, Малайзийского МИРОС, Инженерно-технического колледжа Филиппин и iii) национальная деятельность по повышению безопасности дорожного движения в Камбодже, Бутане, Бразилии, Республике Корея, на Шри-Ланке и в других странах, участвующих в Евро-средиземноморском транспортном проекте. В ходе последней из указанных групповых дискуссий были также представлены материалы о значении соответствующих технологий в повышении безопасности дорожного движения.

36. В заключение представители ИРТЕ выразили заинтересованность в продолжении сотрудничества с WP.1 в деле принятия надлежащих мер по повышению безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии, которые могут приниматься и в других странах с низким и средним уровнем доходов. В этой связи Бразилия просила WP.1 рассмотреть вопрос об установлении сотрудничества с ЭКЛИАК для разработки аналогичного плана действий.

37. Кроме того, ИРТЕ просил WP.1 возглавить деятельность в контексте подготовки руководящих указаний по разработке порядка расследования аварий и проекта системы данных для стран Юго-Восточной Азии. Проблематика разработки порядка расследования аварий и проекта системы данных послужит темой следующего мероприятия ИРТЕ в конце 2018 года.

VII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня)

38. Секретариат проинформировал WP.1 о том, что он все еще ожидает официальных ответов от МСЖД и Европейского железнодорожного агентства относительно возможности учреждения специальной рабочей группы по повышению безопасности на железнодорожных переездах. Несмотря на неофициальные запросы, в секретариат так и не поступило никаких ответов.

39. Секретарь Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6) сообщил о деятельности этой Рабочей группы по сбору данных о безопасности на железнодорожных переездах в соответствии с рекомендациями, содержащимися в докладе Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (ECE/TRANS/WP.1/2017/4). WP.1 принял к сведению вопросник WP.6, использованный на экспериментальной основе в июле 2017 года, и рекомендовал продолжить деятельность WP.6 в этой области в данном формате. WP.1 выразил благодарность WP.6 за осуществление последующей деятельности в области безопасности дорожного движения, имеющей весьма важное значение.

VIII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня)

40. WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (на который в предварительной повестке дня ошибочно была сделана ссылка как на документ ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.3) и пересмотрел его раздел, касающийся круга ведения Глобального форума по безопасности дорожного движения вплоть до пункта 1 g). При пересмотре документа WP.1 надлежащим образом принял во внимание представленную секретариатом информацию о «Рамочной программе ЕЭК ООН по взаимодействию с коммерческим сектором» (Исполком, неофициальный документ № 2017/40) и о «Предварительной проверке структур частного сектора, взаимодействующих с ЕЭК ООН» (Исполком, неофициальный документ № 2017/41). WP.1 продолжит пересмотр документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 на своей сессии в сентябре 2018 года.

IX. Программа работы и двухгодичная оценка, 2018–2019 годы (пункт 8 повестки дня)

41. На предыдущей сессии WP.1 рассмотрел и (с некоторыми изменениями) одобрил свою программу работы на 2018–2019 годы, а также соответствующие параметры для проведения ее двухгодичной оценки (ECE/TRANS/WP.1/2017/5). Глобальный форум официально утвердил пересмотренный документ на мартовской сессии 2018 года.

X. Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 9 повестки дня)

42. На предыдущей сессии WP.1 подготовил текст для передачи Комитету по внутреннему транспорту, в котором сформулированы положения, касающиеся возможного вклада WP.1 в дело повышения безопасности дорожного движения во всем мире. На текущей сессии в ходе совещания «за круглым столом», посвященного

уязвимым участникам дорожного движения (неофициальный документ № 6) и проведенного в первый день работы сессии, WP.1 в общих чертах обсудил вопрос о том, каким образом его работа способствует выполнению задач 3.6 и 11.2, касающихся безопасности дорожного движения и предусмотренных целями устойчивого развития. WP.1 продолжит свою дискуссию и обсудит вопрос о том, каким образом активизировать – если это возможно – свою роль и свое участие в деле достижения целей устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, в частности с учетом разрабатываемой в настоящее время новой стратегии КВТ.

XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)

43. Секретариат напомнил Глобальному форуму о приближении пятидесятой годовщины подписания Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Председатель просил секретариат изучить имеющиеся возможности для организации – в ознаменование этой даты – какого-либо специального мероприятия или особых мероприятий информационного характера в сотрудничестве со Специальным посланником Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, а также оказать содействие в учреждении Целевого фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций и в принятии резолюции по повышению безопасности дорожного движения на Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций в 2018 году.

44. Швеция предложила включить в повестку дня новый пункт для рассмотрения на следующей сессии. Речь идет о связи между поправкой от 2015 года к статье 8 и возможностями принятия эффективных мер по снижению риска использования автотранспортных средств в качестве оружия террора. WP.1 просил Швецию передать более подробную информацию.

45. Г-н В. Нисслер в качестве начальника и соответственно исполняющего обязанности руководителя обеих секций, обеспечивающих секретариатское обслуживание для обеих рабочих групп, сообщил WP.1 о последующих мероприятиях в контексте решения № 13 КВТ от 2018 года (неофициальный документ № 13 КВТ (2018 года)). Далее он проинформировал WP.1 о том, что WP.29 на своей сессии в марте 2018 года согласился – в ожидании консультаций с WP.1 – провести совместную сессию в соответствии с решением КВТ, с тем чтобы «исследовать различные возможности для развития их сотрудничества» (ECE/TRANS/WP.29/1137, пункты 19 и 123). WP.1 согласился с тем, что такая совместная сессия была бы полезной, и подчеркнул необходимость ее основательной подготовки. Именно по этой причине WP.1 решил, что эту сессию не следует проводить до последнего квартала 2018 года, и дал согласие на учреждение совместной целевой группы по организационным вопросам в составе Председателя и двух заместителей Председателя WP.1, Председателя WP.29, Председателя ИТС/АВ и Председателя GRRF, представителя WP.1-WP.29 (Эрика Асплунда) и представителей соответствующих секретариатов. В предварительном порядке решено, что целевая группа по организационным вопросам проведет свое совещание 2 мая 2018 года в Женеве до начала специальной сессии WP.1, которая состоится 3 и 4 мая 2018 года. К делегатам от WP.1 была обращена просьба передать в секретариат WP.1 предложения по тематике дискуссии на совместной сессии WP.1 и WP.29.

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

46. Следующую сессию WP.1 планируется провести 18–21 сентября 2018 года в Женеве, между тем как специальную сессию, посвященную пункту 3 с) повестки дня, WP.1 проведет в Женеве 3 и 4 мая 2018 года.

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

47. Рабочая группа в принципе утвердила доклад о работе своей семьдесят шестой сессии. WP.1 принял к сведению, что 23 марта 2018 года устные переводчики Организации Объединенных Наций бастовали, и с согласия делегатов от Люксембурга, Российской Федерации, Франции и Швейцарии проводил сессию только на английском языке, поскольку никакой возможности обеспечить перевод на русский и французский языки не было. По этой причине настоящий доклад утвержден лишь в принципе при условии одобрения этого решения 18 сентября 2018 года. Для целей его одобрения первоначальные замечания могут представить лишь Люксембург, Российская Федерация, Франция и Швейцария.
