


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

 Семьдесят восьмая сессия
 Женева, 25–29 марта 2019 года

**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного
движения о работе его семьдесят восьмой 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)	6–8	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)	9–29	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств	9	4
B. Водительские удостоверения	10–11	4
C. Автоматизированное вождение	12–29	4
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)	30–33	8
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	30–33	8
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)	34–39	8
A. Безопасный системный подход	34	8
B. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя	35	8
C. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС)	36	8
D. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД)	37–39	9
VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 6 повестки дня)	40	9



VIII.	Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 7 повестки дня)	41	9
IX.	Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)	42	10
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)	43–49	10
XI.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)	50	11
XII.	Утверждение доклада о работе семьдесят восьмой сессии (пункт 11 повестки дня)	51	11

I. Участники

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою семьдесят восьмую сессию в Женеве 25–29 сентября 2019 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Армении, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В работе сессии участвовали также представители государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Демократической Республики Конго, Индии, Камеруна, Ливана, Маврикия, Нигерии, Республики Корея, Уганды и Японии.
3. Были также представлены Европейский союз и следующие неправительственные организации: Ассоциация транспорта и окружающей среды Африки (АТЕА), Американская автомобильная ассоциация (ААА), Европейская ассоциация инструкторов по вождению (ЕФА), Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Европейский совет по безопасности на транспорте (ЕСБТ), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ), Международная федерация пешеходов (МФП), 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», Институт безопасности дорожного движения (РСИ), Научно-исследовательский институт «Тойота» и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).
4. В работе сессии также приняли участие представители следующих компаний частного сектора и университетов: Колледжа прикладных технических наук, компании «Гуанчжоу Ли Цзы Нетуорк технолоджи», Университета Джона Хопкинса, Университета Южной Каролины и СИНА.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. WP.1 утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/166).

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

6. Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас» проинформировал WP.1 о проведении образовательной программы по безопасности дорожного движения в ходе двадцать четвертого Всемирного скаутского слета, который состоится 22 июля – 3 августа 2019 года в Вирджинии (Соединенные Штаты Америки). Ожидается, что на этом слете соберутся более 50 000 участников из 170 стран в возрасте от 14 до 18 лет.
7. По этому пункту повестки дня было сделано три сообщения: Японии «Подготовка к внедрению в практику автоматизированных транспортных средств в Японии», Университета Джона Хопкинса «Автоматизированная мобильность и общественное здравоохранение» и Университета Южной Каролины «Некоторые особенности автоматизации».
8. Ввиду нехватки времени национальные делегации и международные организации имели также возможность представить в письменном виде сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, в том числе о недавно внесенных и запланированных

изменениях законодательства в области дорожного движения, а также любую информацию о мероприятиях, которые состоятся до начала следующей сессии WP.1. Ни одного письменного представления получено не было.

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

9. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 (Италия, Франция и ассоциация «Лазер–Европа»), а также неофициального документа № 8, представленного правительством Германии. После обсуждения WP.1 принял решение возобновить работу по этому документу на следующей сессии, начав ее с рассмотрения пунктов i), j), r), t) 34, 35 и 36 документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 с учетом неофициального документа № 8.

B. Водительские удостоверения

10. На своей последней сессии WP.1 поручил неофициальной группе экспертов по водительским правам включить предложенные WP.1 замечания в документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 для представления на нынешней сессии. Вместо документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 на рассмотрение был внесен неофициальный документ № 7. В этом документе, представленном экспертами Бельгии, Бразилии, Люксембурга, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Франции, ФИА и ИСО, кратко излагается история вопроса и предлагается подход, который подразумевает объединение трех вариантов, изложенных в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1. Франция и Соединенное Королевство кратко представили неофициальный документ № 7, а ФИА выступила с сообщением о различных возможностях для будущих международных водительских удостоверений (МВУ). WP.1 поручил неофициальной группе экспертов включить информацию, содержащуюся в неофициальном документе № 7, в документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 для следующей сессии. Председатель просил отразить в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2 возможность поиска договаривающимися сторонами цифровых решений для будущих МВУ.

11. По вопросу о взаимном признании МВУ делегат из Канады рассказал о поступающих от канадцев сообщениях о том, что, когда они пытаются арендовать автомобиль во Вьетнаме, их действительные МВУ не признаются. Договаривающимися сторонам, сталкивающимися с аналогичными проблемами, было предложено связаться с делегатом из Канады для дальнейшего обсуждения этого вопроса.

C. Автоматизированное вождение

i) Транспортные средства с системами автоматизированного вождения: концепция действий, не связанных с вождением

12. Франция внесла на рассмотрение неофициальный документ № 4/Rev.1 (представлен Германией, Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией, Францией, Швейцарией, Швецией и Японией), касающийся вопроса о «действиях, не связанных с вождением», а Соединенное Королевство подробно остановилось на допущениях, перечисленных в этом документе. WP.1 приступил к обсуждению этого документа и высказал замечания общего порядка. Авторы просили делегатов WP.1 направить свои замечания секретариату неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (ofontaine[at]oica.net и joel.valmain[at]interieur.gouv.fr) как можно скорее, но не позднее конца апреля, с тем чтобы этот документ мог быть пересмотрен до следующего совещания неофициальной группы. Франция рассчитывает, что на следующей сессии неофициальный документ будет внесен на рассмотрение в качестве официального документа для дальнейшего обсуждения.

ii) Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

13. Франция внесла на рассмотрение неофициальный документ № 5, посвященный «ситуациям, когда водитель управляет транспортным средством извне». Документ был представлен Бельгией, Германией, Канадой, Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией, Францией, Швейцарией, Швецией и Японией. WP.1 приступил к обсуждению этого документа и высказал замечания общего порядка. Авторы просили делегатов WP.1 направить свои замечания секретариату неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (ofontaine[at]oica.net и joel.valmain[at]interieur.gouv.fr) как можно скорее, но не позднее конца апреля, с тем чтобы этот документ мог быть пересмотрен до следующего совещания неофициальной группы. Франция рассчитывает, что на следующей сессии неофициальный документ будет внесен на рассмотрение в качестве официального документа для дальнейшего обсуждения.

iii) Высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства

14. Секретариат внес на рассмотрение только для информации документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3. В нем содержится окончательный текст документа, озаглавленного «Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1)», который был принят на предыдущей сессии. WP.1 отметил документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 и рассмотрел вопрос о том, каким образом он мог бы содействовать осуществлению этой резолюции. Делегаты WP.1 предложили секретариату связаться с Информационной группой ЕЭК для изучения возможностей разработки коммуникационной стратегии распространения информации об этой резолюции, в том числе через социальные сети. Российская Федерация предложила WP.1 организовать параллельное мероприятие в рамках Министерской конференции по безопасности дорожного движения 2020 года, которая состоится в Стокгольме. Председатель предложил включить упоминание этой резолюции в резолюцию Генеральной Ассамблеи 2020 года о повышении безопасности дорожного движения.

iv) Предложение по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года

15. Франция внесла на рассмотрение документ ECE/TRANS/WP.1/2019/1, в котором содержится предложение по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года. Более полный набор предложений по поправкам, касающихся автоматизированных транспортных средств (в том числе к статье 8), был также представлен Соединенным Королевством в неофициальном документе № 2. Франция внесла на рассмотрение свой документ и предложила делегатам правительств поделиться своими соображениями с WP.1.

16. В ходе последовавших за этим обсуждений делегаты высказали свои мнения относительно того, является ли поправка необходимой и/или желательной; если это так, то должна ли она выходить за рамки поправок к статье 8 Конвенции 1968 года; и должна ли поправка в Конвенцию 1968 года предполагать внесение соответствующей поправки в Конвенцию 1949 года о дорожном движении.

17. Франция подчеркнула, что ее предложение о поправке к статье 8 связано с тем, что национальные нормативно-правовые рамки и частный сектор нуждаются в большей ясности и стабильности. Делегат от МОПАП согласился с Францией относительно того, что производители транспортных средств нуждаются в большей определенности. Бельгия согласилась с Францией в том, что касается необходимости внесения поправок, и указала на невозможность пересмотра своих национальных правил дорожного движения для решения проблемы внедрения автоматизированных транспортных средств. Бельгия выступает за поправки, выходящие за рамки статьи 8, как предлагается в неофициальном документе № 2. Финляндия, Швейцария и Швеция заявили о необходимости поправок к Конвенции 1968 года и высказались за применение более комплексного подхода. Швейцария подчеркнула, что необходимость внесения поправок в Конвенцию 1968 года обусловлена не только

правовыми причинами, касающимися существа вопроса, но и различиями в толковании между договаривающимися сторонами. По мнению Швейцарии, эти различия негативно влияют на обеспечение единообразия правил дорожного движения, предусмотренного конвенциями о дорожном движении. Российская Федерация призвала к тому, чтобы поправки в Конвенцию 1968 года вносились поэтапно и первоначально затрагивали только статью 8. Люксембург заявил о необходимости поправок к Конвенции 1968 года; с аналогичным заявлением выступил Маврикий. Беларусь поддержала внесение поправок в обе конвенции. Дания и Словакия заявили, что в случае внесения поправок они будут выступать за подход, предложенный в неофициальном документе № 2. Дания также заявила, что сам факт отсутствия в WP.1 согласия относительно необходимости поправки свидетельствует о том, что она нужна.

18. Соединенное Королевство напомнило о своей давней позиции, согласно которой Конвенция 1949 года и Конвенция 1968 года уже допускают использование технологий любого уровня. Поэтому, по его мнению, необходимости в поправках к конвенциям нет, но существует риск расхождений между ними. Вместе с тем Соединенное Королевство признало, что некоторые договаривающиеся стороны считают поправки необходимыми, и отметило свою готовность работать над разъяснительными поправками. Соединенное Королевство подчеркнуло, что внесение простой поправки, касающейся только статьи 8, нецелесообразно и что необходимо провести более комплексный построчный анализ всех статей обеих конвенций. Кроме того, любые поправки к обеим конвенциям, касающиеся автоматизированных транспортных средств, должны опираться на резолюцию о безопасном внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения (именуемую далее «резолюция»). Соединенное Королевство заявило, что его предложение по поправкам к Конвенции 1968 года является попыткой приступить к такому комплексному анализу, основанному на этой резолюции.

19. Австрия полагает, что в поправках к Конвенции 1968 года необходимости нет, и не считает, что предполагаемое «расхождение» между двумя конвенциями о дорожном движении, которое существует в данный момент или может возникнуть в будущем, представляет собой серьезную проблему. Однако, если WP.1 решит внести поправки в конвенции о дорожном движении, Австрия поддержит эту работу и будет выступать за более комплексный подход.

20. По мнению Германии, в настоящее время ни поправки к Конвенции 1968 года, ни поправки к Конвенции 1949 года не требуются, а «резолюция» может послужить подходящей дополнительной рамочной основой. Германия отметила, что при необходимости в долгосрочной перспективе может оказаться целесообразным внесение в конвенции разъяснительных поправок относительно самого высокого уровня автоматизации в соответствии со смыслом «резолюции», но только после того, как в ходе соответствующего обзора будут изучены подробные сведения о последних системах и первоначальном опыте их внедрения в практику. Германия заявила также, что обе конвенции должны развиваться в условиях максимальной согласованности во избежание углубления расхождений между ними.

21. Канада поставила акцент на важности согласования между собой обеих конвенций. Кроме того, Канада подчеркнула, что к обсуждению автоматизированного вождения автотранспортных средств важно привлечь договаривающиеся стороны Конвенции 1949 года. Япония отметила значение согласования обеих конвенций, а также подчеркнула, что до принятия решения о выборе того или иного варианта, важно рассмотреть вопрос о необходимости поправок. Индия также подчеркнула, что между двумя конвенциями не должно быть никаких расхождений.

22. Соединенные Штаты Америки не считают, что в этих поправках есть необходимость, однако, если этот вопрос придется прорабатывать, поправки следует вносить одновременно в обе конвенции, чтобы в ходе соответствующих процессов внесения поправок договаривающиеся стороны обеих конвенций не были исключены из обсуждений, касающихся автономных транспортных средств. Испания полагает, что конвенции 1949 и 1968 годов о дорожном движении уже допускают возможность внедрения в практику транспортных средств пятого уровня автоматизации, поэтому

она не считает, что поправки необходимы. Однако Испания не станет выступать против разработки отдельного «протокола, касающегося автоматизированных транспортных средств», который дополнил бы Конвенцию 1949 года.

23. WP.1 тщательно проанализировал потенциальную опасность возникновения расхождений между конвенциями 1949 и 1968 годов в связи с внесением поправок только в Конвенцию 1968 года.

24. Учитывая отсутствие единого мнения, Председатель предложил разработать новую конвенцию в целях создания международной рамочной основы для автоматизированных транспортных средств. Беларусь и Франция полностью поддержали это предложение. Бельгия, Португалия, Словакия, Соединенное Королевство и Швейцария, несмотря на общую принципиальную поддержку, выразили свою обеспокоенность по поводу ряда вопросов, таких как время, необходимое для этой работы, опасность возможной дальнейшей фрагментации правил дорожного движения на международном уровне, а также необходимость ведения консультаций с правительствами. Соединенное Королевство подтвердило свою готовность оказать поддержку этой инициативе, если большинство членов WP.1 пожелают действовать на этой основе.

25. Секретариат разъяснил различные варианты внесения возможных поправок в обе конвенции о дорожном движении, не предусматривающих применение статьи 31 Конвенции 1949 года. Он отметил также, что основные причины для внесения поправок в Конвенцию 1968 года заключаются в том, чтобы устранить различия в толковании в целях предотвращения роста многообразия правил дорожного движения, а также обеспечить дальнейшее согласование допуска к международному движению (как предусмотрено в преамбуле Конвенции).

26. Португалия заявила, что, учитывая нынешний этап технического прогресса и различия в толковании между договаривающимися сторонами, правовые вопросы, связанные с регулированием автоматизированных транспортных средств, предпочтительно оставить на рассмотрение в рамках национального законодательства, с тем чтобы во внимание можно было принять особые инфраструктурные, культурные и экономические реалии каждой договаривающейся стороны. Было предложено рассмотреть возможность внесения поправки о толковании или поправки об исключении. В этой связи Бельгия, Португалия и Франция выразили готовность приступить к работе над поправками к статье 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года, если выяснится, что внести поправки в статью 8 (и, вероятно, в другие соответствующие положения Конвенции 1968 года) невозможно. Соединенное Королевство напомнило, что одной поправки, в том числе поправки об исключениях, может быть недостаточно, однако отметило привлекательность этого подхода и выразило готовность к сотрудничеству с другими сторонами для изучения этого вопроса.

27. WP.1 рассмотрел вопрос о том, следует ли в связи с внедрением в практику автоматизированных транспортных средств провести консультации с Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в отношении толкования конвенций 1949 и 1968 годов о дорожном движении.

28. Делегат от Франции выразил сожаление по поводу того, что, несмотря на представление документа ECE/TRANS/WP.1/2019/1, WP.1 не обсудил его содержание.

v) **Совместное мероприятие Глобального форума по безопасности дорожного движения и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств «Автоматизация на транспорте: безопасное внедрение в практику автоматизированных транспортных средств в условиях движения»**

29. Председатель проинформировал WP.1 об итогах прошедшей 18 февраля 2019 года специальной сессии WP.1 – совместного мероприятия, организованного в координации со Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). WP.1 принял доклад о работе специальной сессии, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.1/S/167, с одним изменением: в пункте 8 слово «задачи» заменено словом «действия». Поскольку данное мероприятие было признано успешным, WP.1 рассмотрит возможности для дальнейшего сотрудничества с WP.29 и проведения совместных мероприятий в будущем.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

30. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам выступил с сообщением о ходе работы над проектом заключительного доклада группы (в соответствии с ее кругом ведения). Председатель разъяснил также желание группы провести оценку дорожных знаков, не предусмотренных в Конвенции. В этой связи Председатель передал просьбу группы о продлении ее мандата до конца 2019 года (пункт 13, ECE/TRANS/WP.1/GE.2/36). WP.1 принял к сведению неофициальное выражение заинтересованности, направленное Председателю WP.1.

31. Секретариат проинформировал WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года). WP.1 был также проинформирован о предстоящем завершении работы над неофициальным документом № 1 (проект окончательного доклада), который не был представлен на нынешней сессии WP.1.

32. После состоявшегося обсуждения WP.1 поручил группе завершить к июню свою работу над знаками, предусмотренными в Конвенции 1968 года, и представить WP.1 окончательный доклад (о знаках, предусмотренных в Конвенции) в сентябре 2019 года. Группе было поручено завершить работу по оценке дорожных знаков, не предусмотренных в Конвенции, к концу 2020 года.

33. С этой целью WP.1 принял решение продлить мандат группы до 31 декабря 2020 года. Мандат будет продлен при условии, что к следующей сессии будут получены необходимые разрешения Комитета по внутреннему транспорту и Исполнительного комитета (ожидается, что они будут получены к марту–апрелю 2020 года).

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

A. Безопасный системный подход

34. WP.1 завершил 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).

Кроме того, WP.1 завершил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2018/5/Rev.1, подготовленного Испанией, Италией и Соединенными Штатами Америки (Роль штрафных санкций и других коррективных мер).

B. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя

35. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1 начиная с раздела 1.5.2.1 и согласовал предложенный текст разделов 1.5.2.1 и 1.5.2.2. На следующей сессии WP.1 возобновит обсуждение этого документа, перейдя к предлагаемым добавлениям к разделу 1.5 «Контекст».

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

36. Институт просвещения по вопросам дорожного движения и Бирмингемский университет внесли на рассмотрение неофициальный документ № 5, в котором содержатся сводные замечания по документу ECE/TRANS/WP.1/2018/6, представленные на предыдущей сессии, в том числе подборка тематических

исследований и существующей в регионе передовой практики. После выступления и состоявшегося обсуждения делегатам WP.1 было предложено представить авторам замечания по неофициальному документу № 5.

D. Предложения по поправкам, касающиеся уязвимых участников дорожного движения

37. Делегат от ИРТЕ предложил делегатам WP.1 принять участие в разработке проекта документа по вопросам политики в области безопасности перевозок школьников всеми видами транспорта в Индии, а также в рабочем совещании стран ЮВА, которое состоится 29 и 30 апреля 2019 года в Нью-Дели (Индия).

38. Делегат из Канады отметил, что создание специальной неофициальной группы экспертов, уполномоченной заниматься анализом этого вопроса в странах с низким и средним уровнями дохода, является хорошей идеей. В Канаде для повышения безопасности уязвимых участников дорожного движения был принят аналогичный подход. После создания целевой группы по уязвимым участникам дорожного движения 4 октября 2018 года Совет министров, отвечающих за вопросы транспорта и безопасности дорожного движения, опубликовал краткий доклад о мерах по обеспечению безопасности велосипедистов и пешеходов поблизости от большегрузных транспортных средств (<https://comt.ca/reports/safetymeasures.pdf>). Этот доклад призван служить практической основой, предназначенной для оказания поддержки всем органам власти в решении проблем безопасности в населенных пунктах, находящихся в их ведении. В нем описывается серия из 57 мер повышения безопасности, направленных на улучшение защиты уязвимых участников дорожного движения (например, развитие инфраструктуры для автомобильного и велосипедного движения, меры по привлечению внимания и повышению осведомленности, технологии автоматизированных систем обеспечения соблюдения правил дорожного движения).

39. WP.1 решил также создать неофициальную группу экспертов (Италия, Канада, Соединенное Королевство, ИММА, ИРТЕ и Университет Джона Хопкинса) для дальнейшего изучения и оценки политики в области УУДД и МДТС, а также ее результатов в Юго-Восточной Азии. Цель этой инициативы заключается в разработке модели, которую можно было бы воспроизвести в других регионах мира.

VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры Глобального форума по безопасности дорожного движения (пункт 6 повестки дня)

40. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 и пересмотрел круг ведения Глобального форума по безопасности дорожного движения до пункта i) преамбулы. WP.1 возобновит обсуждение этой темы на своей следующей сессии.

VIII. Цели устойчивого развития: возможный вклад Глобального форума по безопасности дорожного движения (пункт 7 повестки дня)

41. Председатель WP.1 выступил с сообщением, указав на некоторые возможные сценарии, при которых поощрение принципов безопасности дорожного движения и политики обеспечения безопасной мобильности могло бы привести к расширению доступа к здравоохранению, образованию и возможностям в сфере трудоустройства в качестве катализатора социального развития, инклюзивности и справедливости. WP.1 продолжил начатое на его предыдущей сессии обсуждение вопроса о том, каким образом он мог бы повысить свою роль и расширить свое участие в достижении целей устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения. Результатом

обсуждения стало то, что WP.1 подтвердил свою заинтересованность в содействии достижению целей устойчивого развития, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. Швеция вызвалась представить для следующей сессии неофициальный документ о мерах по достижению целей устойчивого развития, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

IX. Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)

42. На последней сессии WP.1 принял к сведению сообщение о ходе подготовки нового варианта Глоссария по статистике транспорта, включая введение нового определения серьезной травмы, основанного на максимальной сокращенной шкале травматизма (МАИС). Швеция представила информацию о том, как в этой стране в сочетании с концепцией «угрозы постоянного ущерба для здоровья» (УПУЗ) используется сокращенная шкала травматизма (АИС) и каким образом этот показатель применяется для уточнения национального плана действий по безопасности дорожного движения и определения приоритетности целевых групп для проведения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Индия поделилась своим опытом использования шкалы тяжести травм (ШТТ) и поддержала идею введения единого стандарта определения тяжести травматизма. Председатель попросил сохранить этот пункт в повестке дня WP.1 для дальнейшего обсуждения и предложил WP.1 сотрудничать со Швецией в целях дальнейшего продвижения работы WP.1 в этой области.

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

43. В сотрудничестве со Специальным посланником Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения 25 марта 2019 года WP.1 провел мероприятие, посвященное недавней пятидесятой годовщине принятия Конвенции 1968 года о дорожном движении и Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах, в ходе которого со специальным обращением выступили Специальный посланник и г-н Ф. Масса, представитель ФИА по вопросу о безопасности дорожного движения и гонщик «Формулы-1», и состоялся обмен национальным опытом и мнениями в сфере безопасности дорожного движения Бразилии, Камеруна, Ливана, Маврикия, Уганды, ИСО, МАФ, «Гуанчжоу Ли Цзы Нетуорк технолоджи» и СИНА. WP.1 выразил признательность Специальному посланнику и всем выступавшим за их участие и интерес к обеим конвенциям 1968 года.

44. Секретариат недавно созданного Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения проинформировал WP.1 о последних событиях 2019 года и планах на ближайшее будущее. С этим сообщением можно ознакомиться на веб-сайте WP.1, а остальная информация размещена на веб-сайте ЮНРСТФ (www.unecce.org/unrstf/home.html).

45. WP.1 был проинформирован о том, что в мае 2019 года пройдет Глобальная неделя безопасности дорожного движения, которая будет посвящена теме лидерства. WP.1 заявил, что поддерживает проведение Недели и ее цели, и призвал своих членов принять активное участие в этом мероприятии.

46. Председатель WP.1 проинформировал о совещании «исполнительной целевой группы WP.1/WP.29», состоявшемся в ноябре 2018 года. Участники WP.1 высказали замечания относительно целесообразности наличия центра обмена информацией и координации, каковым является исполнительная целевая группа.

47. После состоявшегося обсуждения Председатель предложил WP.1:

а) работать в тесном сотрудничестве со своими партнерами из WP.29, в частности над вопросами, имеющими отношение к автоматизированному вождению, и ознакомиться с соответствующими документами WP.29 (например, с документом WP.29-177-19, озаглавленным «Рамочный документ по автоматизированным/автономным транспортным средствам»);

b) приступить к разработке единого методологического подхода к вопросу о сотрудничестве между WP.1 и WP.29. В этой связи Канада и Соединенные Штаты Америки вызвались подготовить для следующей сессии неофициальный документ;

c) осуществлять обмен информацией по соответствующим темам и имеющимся документам по вопросам, представляющим общий интерес, через секретариаты WP.1/WP.29; и

d) пригласить Председателя Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) участвовать в сессиях WP.1.

48. WP.1 выразил признательность и благодарность г-ну Г. Хайнцу, делегату от Люксембурга, за его многолетнее участие в работе WP.1, пожелав ему всего наилучшего на заслуженном отдыхе.

49. Никаких других вопросов WP.1 не обсуждал.

XI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня)

50. Следующую сессию WP.1 планируется провести 17–20 сентября 2019 года в Женеве. Крайний срок для представления официальных документов – 24 июня 2019 года.

XII. Утверждение доклада о работе семьдесят восьмой сессии (пункт 11 повестки дня)

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