


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

 Семьдесят девятая сессия  
 Женева, 17–20 сентября 2019 года

**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного  
движения о работе его семьдесят девятой 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) .....	6–11	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня) .....	12–30	4
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств .....	12–13	4
B. Водительские удостоверения .....	14–17	4
C. Автоматизированное вождение .....	18–30	5
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня) .....	31–34	7
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (пункт 5 повестки дня) .....	35–39	7
A. Безопасный системный подход и предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя .....	35	7
B. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения и механических двухколесных транспортных средств: их влияние в Юго-Восточной Азии и других регионах мира .....	36–39	8
VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры Глобального форума по безопасности дорожного движения (пункт 6 повестки дня) .....	40	8
VIII. Цели устойчивого развития: возможный вклад Глобального форума по безопасности дорожного движения (пункт 7 повестки дня) .....	41–44	9



---

IX.	Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня) .....	45	9
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	46–56	9
XI.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня).....	57	11
XII.	Утверждение доклада о работе семьдесят девятой сессии (пункт 11 повестки дня).....	58	11

## **I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою семьдесят девятую сессию в Женеве 17–20 сентября 2019 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Израиля, Ирландии, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Соединенного Королевства), Соединенных Штатов Америки, Чехии, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. Участвовали также представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Индии, Иордании, Ливана, Марокко, Нигерии, Республики Корея, Туниса и Японии. В качестве государства-наблюдателя участвовало Государство Палестина.
3. Были также представлены Европейский союз и следующие неправительственные организации: Альянс по системам автономного вождения, Американская ассоциация владельцев транспортных средств, Европейский совет по транспортной безопасности, Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт просвещения по вопросам 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», Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас», Фонд «На пути к достижению нулевых показателей», Научно-исследовательский институт «Тойота» и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).
4. В работе сессии также приняли участие представители следующих компаний частного сектора и университетов: Университета Бирмингема, Университета Джона Хопкинса, Университета Южной Каролины и компании ВИА «Программное обеспечение для транспортных решений».

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

5. WP.1 утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/168).

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

6. Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас» представил обновленную информацию о своей ключевой деятельности, включая проект БРААВО (Информирование и поддержка общественных организаций в области безопасности дорожного движения) и текущие партнерские связи с Греческой организацией скаутов. Данное партнерство предусматривает, в частности, реализацию программы повышения безопасности дорожного движения в качестве составного элемента Всемирного слета скаутов, прошедшего в июле 2019 года, с участием представителей из 170 стран.
7. ИБДД «Панос Милонас» также представил материалы об электронных самокатах и возникающей в связи с их эксплуатацией обеспокоенности по поводу безопасности дорожного движения. С учетом интереса, который эта тема представляет для WP.1, Председатель решила, что вопрос о приспособлениях для индивидуального перемещения, включая электронные самокаты, будет включен в повестку дня WP.1 для дальнейшего рассмотрения.

8. Фонд «На пути к достижению нулевых показателей» передал информацию (неофициальный документ № 6) о презентации своего ежегодного доклада (за 2019 год) в котором охарактеризована деятельность и планы организации на 2020 год и последующий период (включая такие направления, как глобальная программа оценки новых автомобилей, партнерство, нацеленное на профилактику ДТП, инициатива Содружества в области безопасности дорожного движения и кампания «#50by30», направленная на сокращение к 2030 году численности погибших и тяжело раненных в ДТП вдвое).

9. Представитель Правовой комиссии по Англии и Уэльсу представил материалы о ее проекте, рассчитанном на три года и посвященном автоматизированным транспортным средствам с охватом аспектов «безопасности и юридической ответственности», а также «пассажижских перевозок и общественного транспорта».

10. Основатель Альянса по системам автономного вождения представил материалы о тесте Тьюринга для систем автономного вождения в качестве глобального стандарта эффективности искусственного интеллекта на автодорогах мира (например, речь шла о бортовой программе непрерывной оценки, отвечающей минимальным чаяниям общественности, и о том, что искусственный интеллект во всех случаях стремится и способен предотвратить столкновение транспортных средств и обладает необходимой для этого информацией). WP.1 высоко оценил все эти четыре выступления.

11. Ввиду нехватки времени национальным делегациям и международным организациям было предложено 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.

#### **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**

12. WP.1 всесторонне обсудил эту тему и решил возобновить ее обсуждение на следующей сессии начиная с пунктов i), j), r), t), 34, 35 и 36 документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 и с учетом неофициального документа № 8 (март 2019 года), документа ECE/TRANS/WP.1/2019/10 (представленного Словакией) и документа ECE/TRANS/WP.1/2019/11 (представленного ассоциацией «Лазер-Европа»).

13. WP.1 с сожалением отметил, что, хотя все эти документы и были переданы для перевода вовремя, эффективного обсуждения документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 провести не удалось из-за отсутствия переводов документов ECE/TRANS/WP.1/2019/10 и ECE/TRANS/WP.1/2019/11 на английский, русский и французский языки.

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

14. По просьбе WP.1 неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям представила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2, на основании которого информация, содержащаяся в неофициальном документе № 7, включена в документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, и предложила использовать комбинированный подход, предусматривающий объединение вариантов a), b) и c) в рамках документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1.

15. В целях содействия дискуссии ФИА и ИСО представили материалы о минимальных аспектах безопасности и предложение по центральной базе данных о международных водительских удостоверениях (МВУ). WP.1 также рассмотрел

неофициальный документ № 1, представленный Беларусью в качестве ответа на документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, в котором указывается возможность получения информации о действительности водительских удостоверений через Интернет.

16. WP.1 выразил общую поддержку в контексте принятия комбинированного подхода и просил неофициальную группу экспертов подготовить предложение по поправкам для внесения необходимых изменений в Конвенцию 1968 года. Он также просил провести дальнейшую работу по минимальным аспектам безопасности в рамках этого предложения по поправкам.

17. Председатель просила включить в повестку дня вопрос о «мобильных водительских удостоверениях» и о связанных с ними базах данных в качестве отдельного пункта для дальнейшего обсуждения.

## **C. Автоматизированное вождение**

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

18. WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3, представленный Канадой, Германией, Люксембургом, Соединенным Королевством, Финляндией и Японией (являющийся пересмотренным вариантом неофициального документа № 4 (март 2019 года)). После состоявшейся дискуссии WP.1 внес некоторые изменения и решил возобновить обсуждение этого документа на следующей сессии начиная с пункта 8.

### **2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне**

19. На последней сессии WP.1 приступил к обсуждению неофициального документа № 5 (март 2019 года). Хотя авторы просили делегатов WP.1 высказать замечания и передать их секретарю неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению, пересмотренный вариант настоящего документа представлен не был. Вместо этого Соединенное Королевство представило документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2 – дискуссионный документ по предлагаемому проекту резолюции о дистанционном вождении, основанный на информации, содержащейся в неофициальном документе № 5 (март 2019 года). На текущей сессии WP.1 приступил к изложению общих замечаний, в частности по технологиям дистанционного вождения, и возобновит обсуждение документа начиная с преамбулы на следующей сессии. Председатель просила экспертов передать дальнейшие замечания авторам текста.

### **3. Высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства**

20. На последней сессии WP.1 принял к сведению документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 и рассмотрел вопрос о том, каким образом он мог бы способствовать принятию резолюции о введении в эксплуатацию высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в рамках дорожного движения. По предложению WP.1 секретариат связался с Информационной группой ЕЭК для изучения возможностей разработки коммуникационной стратегии распространения информации об этой резолюции. На текущей сессии секретариат пояснил, что Информационная группа ЕЭК готова оказать дальнейшее содействие принятию этой резолюции после получения новой информации.

21. WP.1 повторил, что на резолюцию о высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах следует сделать ссылку в резолюции Генеральной Ассамблеи «О повышении безопасности дорожного движения» 2020 года. Работа по подготовке ее проекта вскоре будет инициирована Российской Федерацией.

#### **4. Предложение по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года**

22. На последней сессии Франция представила документ ECE/TRANS/WP.1/2019/1, в котором содержится предложение по поправке 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 представлен Соединенным Королевством в неофициальном документе № 2 (март 2019 года). WP.1 обсудил оба документа в контексте вопроса о том, необходима ли поправка или целесообразнее применить иной подход для учета технического прогресса в автомобильной промышленности при согласовании правовых рамок, установленных в конвенциях о дорожном движении 1949 и 1968 годов.

23. На текущей сессии WP.1 рассмотрел возможность возобновления своей дискуссии по документу ECE/TRANS/WP.1/2019/1, представленному Францией, и документу ECE/TRANS/WP.1/2019/7 (обновленному варианту неофициального документа № 2 (март 2019 года)), представленному Соединенным Королевством, однако было решено, что следует начать с рассмотрения предложений по поправкам к новой статье 34-бис.

#### **5. Предложение по поправкам к статье 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года**

24. На последней сессии WP.1 принял к сведению выраженную некоторыми Договаривающимися сторонами заинтересованность в изучении возможности внесения поправок в статью 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года. С целью возобновления рассмотрения WP.1 этой темы Бельгия, Люксембург, Соединенное Королевство, Финляндия, Швейцария и Швеция представили документ ECE/TRANS/WP.1/2019/6, Соединенное Королевство – документ ECE/TRANS/WP.1/2019/8, а Франция – неофициальный документ № 7.

25. В ходе дискуссий о внесении поправок в статью 34 WP.1 изучил возможности альтернативных средств поддержки общего толкования статьи 8 Конвенции 1968 года за счет использования в качестве основы Конвенции о праве международных договоров (1969 года). На основе результатов обсуждения и анализа этих альтернативных средств WP.1 четко заявил, что отдает предпочтение дальнейшему обсуждению поправки, в частности в виде дополнения статьи 34-бис.

26. Были представлены и обсуждены все документы по данному пункту повестки дня (ECE/TRANS/WP.1/2019/6, ECE/TRANS/WP.1/2019/8 и неофициальный документ № 7). После обстоятельного обмена мнениями к авторам текстов была обращена просьба установить сотрудничество для объединения своих подходов и передачи совместного предложения на следующей сессии.

27. Глобальный форум признал, что Договаривающиеся стороны придают важное значение определению – на основе своего внутреннего законодательства – того, в какой степени следует разрешить использование высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в рамках дорожного движения (с учетом роли водителя, обозначенной в статье 8 Конвенции 1968 года).

28. Председатель предложила разработать новую конвенцию в целях создания международной рамочной основы для автоматизированных транспортных средств. С этой целью WP.1 поручил секретариату приступить к осуществлению процедуры учреждения официальной группы экспертов по подготовке новой конвенции об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. Секретариат отметил, что необходимым элементом для инициирования этого процесса служит подготовка круга ведения для этой группы.

**6. Программные заявления по конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов**

29. WP.1 принял к сведению документ ECE/TRANS/WP.1/2019/9, представленный Соединенным Королевством, в котором охарактеризована его нынешняя внутренняя политика в отношении автоматизированных транспортных средств и конвенций 1949 и 1968 годов.

30. WP.1 также принял к сведению неофициальный документ № 9, в котором содержится заявление о позиции Германии.

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

**Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**

31. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам представил документ ECE/TRANS/WP.1/2019/4, в котором содержится окончательный доклад Группы, и документ ECE/TRANS/WP.1/2019/5, в котором содержатся предложения о внесении поправок в приложения 1 и 3 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. В своем вступительном заявлении Председатель изложил способ оценки предложений о поправках с целью их принятия в 2020 году. В результате WP.1 (в частности, Договаривающимся сторонам Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах и дополнения к ней 1971 года) было предложено передать в секретариат до 14 декабря 2019 года замечания по обоим документам с маркировкой самых последних изменений. Секретариат сведет их воедино к сессии WP.1, которая состоится в марте 2020 года. Председатель Группы экспертов и секретариат также указали, что Группа соберется вновь – после получения необходимого одобрения от КБТ и Исполкома в начале 2020 года – для разработки ее рекомендаций по дорожным знакам, которые предлагается включить в Конвенцию 1968 года.

32. Секретариат проинформировал WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года). WP.1 поручил секретариату включить текст ECE/TRANS/WP.1/2019/5 в e-CORSS и решил обеспечить открытый доступ к нему (с уведомлением о том, что данный вариант e-CORSS не является недавно пересмотренной конвенцией).

33. Секретариату было поручено своевременно направить WP.1 напоминание о важности внесения замечаний по документам ECE/TRANS/WP.1/2019/4 и ECE/TRANS/WP.1/2019/5.

34. WP.1 выразил сожаление в связи с невозможностью эффективного обсуждения документа ECE/TRANS/WP.1/2019/4 из-за отсутствия его переводов на английский, русский и французский языки.

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

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

35. WP.1 обстоятельно обсудил эту тему и решил возобновить на следующей сессии дискуссию по изменениям, предложенным в документе ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.2, подготовленном Италией, Российской Федерацией и Францией. К авторам этого текста была обращена просьба учесть замечания, изложенные на текущей сессии, и вновь представить его.

## **В. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения и механических двухколесных транспортных средств: их влияние в Юго-Восточной Азии и других регионах мира**

36. На последней сессии WP.1 обсудил неофициальный документ № 5 (март 2019 года), содержащий сводные замечания по документу ECE/TRANS/WP.1/2018/6. Делегатам WP.1 было предложено направить дополнительные замечания непосредственно авторам. Было отмечено, что неофициальные документы № 2 и № 5 представлены не были.

37. ИРТЕ представил всеобъемлющий обзор своих многочисленных мероприятий в области безопасности дорожного движения, проведенных за последнее время в соответствии с предыдущим решением WP.1, включая его конференции по вопросам УУДД и рабочее совещание в апреле 2019 года, посвященное выработке проекта стратегии безопасной перевозки школьников на всех видах транспорта и Юго-Восточной Азии; своей просветительской работы с молодежью в Индии по обеспечению безопасности дорожного движения; профессиональной подготовки, проведенной его Колледжем управления дорожным движением в Нью-Дели; своей учебной программы, ориентированной на водителей и проводников школьных автобусов; а также информацию о действующей лаборатории по безопасности дорожного движения, которую ИРТЕ создал в Пондичерри, Индия.

38. На последней сессии WP.1 решил также создать неофициальную группу экспертов (Италия, Канада, Соединенное Королевство, Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов, Институт просвещения по вопросам дорожного движения и Университет Джона Хопкинса) для дальнейшего изучения и оценки УУДД, а также стратегий МДТС и их влияния в Юго-Восточной Азии. Цель этой инициативы заключалась в разработке модели, которую можно было бы воспроизвести в других регионах мира. Неофициальная группа представила неофициальный документ, в котором в общих чертах изложена повестка дня первого совещания, намеченного на сентябрь 2019 года.

39. Неофициальная группа поделилась информацией об итогах своих совещаний, в том числе о разработке программы исследований, предусматривающей сбор и анализ данных и позволяющей информировать должностных лиц, разрабатывающих стратегию безопасности в регионах, в которых двух- и трехколесные транспортные средства служат наиболее эффективной формой мобильности для широких слоев населения и в которых рекомендуется повысить уровень безопасности. В качестве одного из элементов программы исследований были также упомянуты усовершенствования в конструкции транспортных средств, позволяющие повысить безопасность МДТС, предназначенных для перевозки детей. В состав неофициальной группы вошел Университет Бирмингема, и стать ее членами было предложено другим заинтересованным делегатам WP.1.

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

40. WP.1 возобновил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 и пересмотрел круг ведения Глобального форума по безопасности дорожного движения в преамбуле. Секретариату было поручено передать документ ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (с маркировкой самых последних изменений) в качестве неофициального документа на следующей сессии.



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

41. На последней сессии WP.1 подтвердил заинтересованность в активизации своего участия в достижении целей устойчивого развития, связанных с безопасностью дорожного движения, и в оказании воздействия при этом на глобальные стратегии, нацеленные на обеспечение устойчивости и инклюзивности стратегий мобильности.

42. Швеция передала неофициальный документ № 4 и представила материалы для содействия дискуссии по вопросу о возможной деятельности WP.1. Швеция наряду с Бразилией, Италией, Соединенным Королевством и Институтом безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас» вызвалась подготовить к следующей сессии неофициальный документ с предложением по рамкам анализа воздействия для потенциального вклада WP.1.

43. Некоторые страны, участвующие в Евро-средиземноморском транспортном проекте ЕвроМед (Израиль, Иордания, Ливан, Марокко, Государство Палестина и Тунис), представили материалы по недавним стратегическим инициативам в области безопасности дорожного движения и стратегическим приоритетам в своих соответствующих странах, включая перевозку школьников. С этими материалами можно ознакомиться на веб-сайте WP.1. WP.1 выразил благодарность странам ЕвроМед за участие и вовлеченность.

44. Евро-средиземноморский транспортный проект ЕвроМед также представил неофициальный документ № 8, в котором освещается несоответствие между оценками ВОЗ и представленными странами данными о смертности в ДТП, и настоятельно призвал WP.1 возложить на себя обязанность стимулирования стран к повышению качества их национальных данных и уменьшению расхождений в данных. Из-за нехватки времени WP.1 не имел возможности рассмотреть этот документ.

## **IX. Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)**

45. На последней сессии Швеция представила информацию об использовании сокращенной шкалы травматизма (СШТ) в сочетании с концепцией «угрозы постоянного ущерба для здоровья» (УПУЗ) в Швеции и пояснила, как регулирующие органы используют этот показатель. С учетом интереса к этой теме Председатель предложил WP.1 наладить сотрудничество со Швецией в целях продолжения работы WP.1 в этой области. Швеция обязалась передать обновленную информацию по этому вопросу на следующей сессии.

## **X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)**

46. WP.1 поручил секретариату обратить внимание Секции управления документацией ЮНОГ на важное значение перевода официальных документов WP.1 и их передачи до начала каждой сессии.

47. Директор Отдела сообщил WP.1 о недавнем присоединении Мьянмы к конвенциям 1968 года о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Он также сообщил делегатам о последних изменениях в связи с Целевым фондом Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Он представил нового начальника Секции управления безопасностью дорожного движения и опасных грузов г-на Ромена Юбера.

48. Секретариат проинформировал WP.1 о принятии стратегии КВТ на последней сессии КВТ в феврале (ECE/TRANS/288, пункт 15 а)), а также о вытекающих из этого последствиях для вспомогательных органов КВТ, включая WP.1. В частности, секретариат сообщил WP.1 о просьбе КВТ к «вспомогательным органам принять последующие меры для согласования своей работы со стратегией» (ECE/TRANS/288,

пункт 15 с)). «Стратегия Комитета по внутреннему транспорту до 2030 года» содержится в документе ECE/TRANS/288/Add.2, а в разделе V таблицы 1 приводится «Перечень приоритетов на период до 2030 года». Окончательный предельный срок для представления материалов всеми вспомогательными органами – 30 июня 2020 года. WP.1 обсудил свою деятельность в контексте таблицы 1 и поручил секретариату подготовить неофициальный документ с замечаниями для принятия его на следующей сессии.

49. Секретариат также сообщил WP.1 о письме Председателя КВТ и Директора Отдела от 24 апреля 2019 года (ECE/2019/TRANS/53), адресованном председателям рабочих групп, в котором содержится просьба представить до 15 ноября 2019 года замечания и предложения по проекту рекомендаций КВТ, касающихся укрепления национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения. Секретариат также передал делегатам копии документа с ограниченным распространением. К WP.1 была обращена просьба передать замечания по этим рекомендациям до конца октября 2019 года Председателю, который подготовит и направит секретарю КВТ соответствующий ответ. Секретарю было поручено направить WP.1 своевременное напоминание о выполнении этой задачи.

50. Секретариат Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения представил обновленную информацию о недавней деятельности Специального посланника в области стимулирования безопасности дорожного движения и осуществления правовых документов Организации Объединенных Наций на глобальном уровне за период до августа 2019 года включительно. Была представлена также обновленная информация об обеде с участием министров, который будет организован Специальным посланником на предстоящей третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения.

51. Председатель сообщил WP.1 о деятельности Целевого фонда по безопасности дорожного движения и о предстоящем призыве, касающемся предложений о финансировании проекта.

52. Швеция представила информацию о третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, которая состоится 19 и 20 февраля 2020 года в Стокгольме. С более подробной информацией можно ознакомиться по следующему адресу в Интернете [www.roadsafetysweden.com](http://www.roadsafetysweden.com).

53. Бюро WP.1 сообщило WP.1 о возможном участии в специальном предварительном мероприятии на уровне министров (которое должно состояться 18 февраля 2020 года). Цель этого мероприятия состоит в привлечении внимания к недавней деятельности Глобального форума, включая правовые рамки для регулирования процесса применения на международном уровне новых автомобильных технологий в интересах обеспечения безопасности дорожного движения и достижения целей устойчивого развития (неофициальный документ № 10).

54. Швеция также поделилась информацией о том, что в рамках подготовки третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения ею в сотрудничестве с ВОЗ была учреждена Группа научных экспертов (ГНЭ), которая включает международных экспертов по безопасности дорожного движения. Одна из задач этой Группы заключается в выработке рекомендаций относительно стратегий непрерывной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти рекомендации нацелены на проведение второго Десятилетия действий за безопасность дорожного движения в мире и должны основываться на ранее принятых рекомендациях, нашедших отражение в Московской декларации 2009 года и в Бразилианской декларации 2015 года, а также на более ранних резолюциях Генеральной ассамблеи Организации Объединенных Наций и Всемирной ассамблеи здравоохранения. В октябре 2019 года ГНЭ представит свой доклад с обоснованием и рекомендациями по достижению цели, заключающейся в снижении к 2030 году уровня смертности в результате ДТП вдвое.

55. И наконец, Председатель WP.1 сообщил о совещании «целевой группы WP.1/WP.29», которое состоялось 27 июня 2019 года в Женеве. WP.1 поддержал идею использования исполнительной целевой группы в качестве центра обмена информацией и координации по темам, представляющим общий интерес для WP.1 и WP.29. Для содействия дискуссии в рамках WP.1 по вопросу о разработке общего методологического подхода к вариантам сотрудничества WP.1 и WP.29 Канада (в партнерстве с Соединенными Штатами Америки) представила неофициальный документ № 3, в котором предложены некоторые принципы работы и ключевые первоочередные виды текущей деятельности. WP.1 рассмотрел неофициальный документ № 3 и внес в него изменения. Он просил секретариат передать пересмотренный документ в секретариат WP.29, с тем чтобы его можно было включить в повестку дня следующей сессии WP.29. Он также просил перевести неофициальный документ № 3 с изменениями, внесенными WP.1, в качестве официального документа (на английский, русский и французский языки) для его возможного принятия на следующей сессии.

56. Никаких других вопросов WP.1 не обсуждал.

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

57. Следующую сессию WP.1 планируется провести 9–13 марта 2020 года в Женеве. Крайний срок для представления официальных документов – 16 декабря 2019 года.

## **XII. Утверждение доклада о работе семьдесят девятой сессии (пункт 11 повестки дня)**

58. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят девятой сессии.

---