


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

Женева, 9–13 марта 2020 года

Доклад Глобального форума по безопасности дорожного движения о работе его восьмидесятой 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	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)	7–18	3
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств	7	3
B. Водительские удостоверения	8–10	4
C. Автоматизированное вождение	11–18	4
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (пункт 4 повестки дня)	19–21	6
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам	19–21	6
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня)	22–25	7
A. Безопасный системный подход и предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя	22	7
B. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения и механических двухколесных транспортных средств	23–24	7
C. Средства индивидуальной мобильности	25	7
VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 6 повестки дня)	26	8
VIII. Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 7 повестки дня)	27	8



IX.	Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)	28	8
X.	Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня).....	29–36	8
XI.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 10 повестки дня).....	37	10
XII.	Утверждение доклада о работе восьмидесятой сессии (пункт 11 повестки дня).....	38	10

I. Участники

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою восьмидесятую сессию в Женеве 9–13 марта 2020 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В работе сессии участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. В работе сессии также участвовали представители следующих государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Бразилии, Нигерии и Японии.
3. На сессии были также представлены следующие неправительственные организации: Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА), Европейский совет по транспортной безопасности (ЕСТБ), Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас», Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Международная федерация пешеходов.
4. В качестве наблюдателей в работе сессии участвовали представители Общественного совета по развитию такси 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.1/170). Председатель WP.1 отметила отсутствие многих делегатов из-за ситуации с COVID-19, а секретариат представил основную информацию о коронавирусе для участников совещания во Дворце Наций (<http://www.unepce.org/covid-19.html>).

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

6. Ввиду нехватки времени национальные делегации и международные организации имели 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

7. WP.1 возобновил краткое обсуждение пунктов i), j), r), t), 34, 35 и 36 документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1. В качестве предварительного вывода WP.1 решил исключить пункты i) и j), а также соответствующие пункты 35 и 36. Однако ввиду отсутствия ключевых сторонников изменений (Словакии и ассоциации «Лазер-Европа»), содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1, Рабочая группа решила продолжить обсуждение этого документа на следующей сессии. В ходе

обсуждения будут учтены документ ECE/TRANS/WP.1/2019/10 (представленный Словакией) и документ ECE/TRANS/WP.1/2019/11 (представленный ассоциацией «Лазер-Европа»). WP.1 принял к сведению, что Германия сняла неофициальный документ № 8 (март 2019 года) с рассмотрения по данному пункту повестки дня.

В. Водительские удостоверения

1. Предложение по поправкам

8. WP.1 обсудил неофициальный документ № 15/Rev.1, представленный неофициальной группой экспертов по водительским удостоверениям, и вновь обратился к неофициальной группе экспертов с просьбой представить документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.3 для следующей сессии. В соответствии с просьбой WP.1, высказанной на его семьдесят девятой сессии, пересмотренный официальный документ должен содержать предложение по поправкам с необходимыми изменениями (отслеживаемыми) для внесения в Конвенцию 1968 года на основе предложенного неофициальной группой комбинированного подхода, предусматривающего объединение вариантов а), b) и c) в рамках документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1 (пункты 14 и 15 документа ECE/TRANS/WP.1/169). В рамках указанного документа следует также провести работу по минимальным аспектам безопасности водительских удостоверений, рекомендованным неофициальной группой экспертов (пункт 16, там же). WP.1 принял к сведению неофициальный документ № 15, но не рассмотрел его.

9. С учетом поднятого некоторыми Договаривающимися сторонами вопроса о международных водительских удостоверениях, выдаваемых в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1949 года, и отмечая, что основное внимание в вышеупомянутом документе уделяется водительским удостоверениям, выдаваемым в соответствии с Конвенцией 1968 года, секретариат предложил WP.1 рассмотреть на своей следующей сессии вопрос об одобрении «Свода принципов, касающихся МВУ, выдаваемых в соответствии с Конвенцией о дорожном движении 1949 года» (изложенного в разделе VIII документа ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1) и разместить его в качестве руководящих указаний или информационного документа на веб-странице WP.1.

2. Мобильные водительские удостоверения

10. Председатель просила включить в повестку дня вопрос о «мобильных водительских удостоверениях» и связанных с ними базах данных в качестве отдельного пункта. Учитывая ситуацию с COVID-19, WP.1 отложил обсуждение этой темы до следующей сессии.

С. Автоматизированное вождение

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

11. На последней сессии WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3, внес некоторые изменения и решил возобновить обсуждение этого документа на текущей сессии. Для текущей сессии ряд стран представили предложения об изменениях (содержащиеся в неофициальном документе № 7) для рассмотрения на предмет их включения в документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3. В результате WP.1 одновременно обсудил неофициальный документ № 7 и документ ECE/TRANS/WP.1/2019/3, согласился с некоторыми изменениями и решил возобновить эту работу на следующей сессии начиная с «Преамбулы» документа ECE/TRANS/WP.1/2019/3.

2. Ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне

12. На последней сессии Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии представило дискуссионный документ по предлагаемому проекту резолюции по дистанционному вождению (ECE/TRANS/WP.1/2019/2). На текущей сессии Рабочая группа не приступила к обсуждению данного документа, а сосредоточила внимание на рассмотрении вопроса о том, как надлежащим образом решать сложные вопросы, связанные с управлением транспортным средством извне. WP.1 просил авторов пересмотреть первоначальный подход и подготовить для следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.1/2019/2/Rev.1.

3. Предложение по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года

13. С учетом прогресса, достигнутого в отношении предложения по поправкам, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/1 по пункту 3 с) iv) повестки дня, WP.1 решил прекратить обсуждение данного пункта повестки дня.

4. Предложение по поправкам к статье 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года

14. WP.1 рассмотрел предложение по поправкам к статье 34, содержащееся в документе ECE/TRANS/WP.1/2020/1, и в принципе решил добавить в статью 1 два новых определения и включить новую статью 34-бис. Ниже приводится текст, согласованный на текущей сессии:

Статья 1 – Определения

Добавить новые пункты ab) и ac) следующего содержания:

«ab) термин "автоматизированная система вождения" означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамический контроль за управлением транспортным средством на устойчивой основе;

ac) термин "динамический контроль" означает выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Эти функции включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за условиями дороги, реагирование на явления, происходящие в дорожном движении, а также планирование и сигнализацию маневров;».

«Статья 34-бис

Автоматизированное вождение

Требование о том, что каждое движущееся транспортное средство или состав транспортных средств должны иметь водителя, считается выполненным, если данное транспортное средство использует автоматизированную систему вождения, которая соответствует:

a) национальным техническим правилам и любым применимым международным нормативно-правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и

b) национальному законодательству, регулирующему эксплуатацию.

Действие настоящей статьи ограничивается территорией Договаривающейся стороны, на которой применяются соответствующие национальные технические правила и законодательство, регулирующее эксплуатацию.».

15. WP.1 предложил авторам этого предложения представить к следующей сессии документ ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 для возможного принятия. Пересмотренный документ должен содержать согласованный текст, а также пересмотренную пояснительную записку.

5. Создание группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении

16. На последней сессии Председатель предложила и WP.1 принял решение приступить к разработке новой конвенции об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. На текущей сессии Председатель пояснила, что круг ведения новой группы экспертов был подготовлен Бюро совместно с секретариатом и впоследствии пересмотрен с учетом консультаций, проведенных «в промежутках между сессиями» с делегатами правительств в WP.1. После завершения этих консультаций секретариат представил документ ECE/TRANS/2020/7 Комитету по внутреннему транспорту в феврале 2020 года (за неделю до мартовской сессии WP.1, которая, по всей вероятности, официально утвердила бы текст, содержащийся в документе ECE/TRANS/2020/7) с просьбой о том, чтобы КВТ утвердил создание этой группы. КВТ обсудил данный вопрос и «решил не утверждать на данном этапе создание новой группы экспертов» (пункт 35 неофициального документа № 10/Rev.6), а также просил WP.1 «пересмотреть предлагаемый круг ведения» в тесном сотрудничестве со всеми соответствующими рабочими группами. WP.1 принял к сведению, что секретариат не может представить документ ECE/TRANS/WP.1/2020/2, поскольку уже выпущена его точная копия (ECE/TRANS/2020/7).

17. WP.1 обсудил вопрос о дальнейших действиях и решил передать этот процесс Председателю WP.1, которая проведет консультации «со всеми соответствующими рабочими группами», подготовит пересмотренный проект круга ведения с учетом полученных предложений и представит этот документ на следующей сессии WP.1 для обсуждения и возможного принятия (в соответствии с вышеупомянутым решением КВТ). Председатель WP.1 указала на процедурные шаги, предусмотренные в решении КВТ, и предложила Рабочей группе рассмотреть их в свете «Руководящих принципов создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН», изданных Исполнительным комитетом ЕЭК ООН (ECE/EX/2/Rev.1).

18. Финляндия проинформировала WP.1 (неофициальный документ № 8) о своем подходе к автоматизированному вождению. WP.1 принял к сведению замечания Финляндии и в целом выразил широкую поддержку рассмотрению указанных тем, таких как искусственный интеллект, этика, социальные преимущества автоматизации транспортных средств, в качестве вопросов, которые будут иметь отношение к программе работы будущей группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, когда она начнет свою деятельность.

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

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

19. На последней сессии WP.1 просил делегатов от стран представить замечания по документу ECE/TRANS/WP.1/2019/4, в котором содержится заключительный доклад Группы, и по документу ECE/TRANS/WP.1/2019/5, касающемуся предложений о внесении поправок в приложения 1–3 к Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. На текущей сессии Рабочая группа рассмотрела неофициальный документ № 12 (заключительный доклад Группы экспертов с замечаниями) до знака С, 46. На следующей сессии WP.1 возобновит обсуждение этого документа начиная со знака С, 46 (и включая знак А, 14).

20. Неофициальные документы № 5 и 6 Словакии не обсуждались, поскольку представленная в них информация содержится в неофициальных документах № 10 и 12, в которых обобщены все полученные замечания. Ожидается, что неофициальный

документ № 12 (заключительный доклад Группы экспертов с замечаниями) будет обсуждаться на следующей сессии.

21. Секретариат проинформировал WP.1 о ходе разработки системы e-CoRSS (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года). Секретариат рассчитывает в ближайшее время завершить работу по форматированию сотен изображений дорожных знаков и полагает, что e-CoRSS будет размещена на веб-сайте ЕЭК ООН в 2020 году. Секретариат также проинформировал WP.1 о состоянии одобрений со стороны КВТ и Исполкома, требуемых для того, чтобы Группа экспертов могла возобновить свою работу в 2020 году. На своей последней сессии КВТ одобрил продление мандата до 31 декабря 2020 года, с тем чтобы Группа могла завершить работу над дорожными знаками, которые в будущем могли бы быть включены в Конвенцию 1968 года (пункт 36 неофициального документа № 10/Rev.6). Ожидается, что Исполком примет решение на своей сессии в середине мая 2020 года.

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

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

22. WP.1 обсудил неофициальный документ № 9 и включил изменения в документ ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.3. На следующей сессии WP.1, как ожидается, обсудит последнее нерассмотренное предложение, касающееся доступа к данным мобильных телефонов в случае дорожно-транспортных происшествий.

B. Стратегии, касающиеся уязвимых участников дорожного движения (УУДД) и механических двухколесных транспортных средств (МДТС)

23. Международная ассоциация заводов-изготовителей мотоциклов от имени неофициальной группы экспертов (Италия, Канада, Соединенное Королевство, Институт просвещения по вопросам дорожного движения, Университет Бирмингема и Университет Джона Хопкинса), созданной для изучения и оценки УУДД, а также стратегий в области МДТС и их влияния в Юго-Восточной Азии, пояснила, что группа не смогла провести совещание из-за ситуации с COVID-19. Однако она полностью рассчитывает на достижение прогресса и представит доклад по этому вопросу на следующей сессии. Поэтому WP.1 не имела возможности обсудить документ ECE/TRANS/WP.1/2018/6.

24. Председатель WP.1 указала на актуальность расширения анализа политики для регионального процесса создания потенциала на основе примеров передовой практики, таких как действующая лаборатория по безопасности дорожного движения, которую Институт просвещения по вопросам дорожного движения (ИРТЕ) создал в Пондичерри (Индия). В этом контексте Председатель предложила WP.1 подумать о неформальных видах транспорта, которые играют важную роль в обеспечении социальной мобильности в Юго-Восточной Азии. В этом же ключе Председатель совместно с неофициальной группой экспертов изучит возможность проведения специального мероприятия по этим темам в связи с отмечаемой в 2021 году 30-й годовщиной создания Фонда ИРТЕ.

C. Средства индивидуальной мобильности

25. В связи с COVID-19 и ограничениями на поездки, введенными во многих странах, неофициальный документ № 1 представлен не был. WP.1 предложил Университету Джона Хопкинса выступить по различным вопросам и проблемам микромобильности на следующей сессии. «Панос Милонас» представил материалы о

безопасном использовании электросамокатов. После обсуждения взаимосвязи между Конвенцией о дорожном движении 1968 года и возникающими проблемами со средствами индивидуальной мобильности Рабочая группа решила продолжить изучение этой темы и предложила Литве собрать у делегатов от стран, представленных в WP.1, информацию о законодательстве, касающемся средств индивидуальной мобильности, таких как электросамокаты, и представить документ на следующей сессии.

VII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 6 повестки дня)

26. В соответствии с поручением секретариат передал участникам документ ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (с маркировкой самых последних изменений) на текущей сессии (неофициальный документ № 2), с тем чтобы помочь в пересмотре документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 (Круг ведения Глобального форума по безопасности дорожного движения). Рабочая группа добилась определенного прогресса в работе над этим документом, однако решила ускорить работу для завершения его подготовки в ходе следующей сессии.

VIII. Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 7 повестки дня)

27. На последней сессии Швеция, Бразилия и Институт безопасности дорожного движения (ИБДД) «Панос Милонас» вызвались подготовить неофициальный документ с предложением по рамкам анализа воздействия потенциального вклада WP.1. На текущей сессии в неофициальном документе № 3 был представлен процесс оценки воздействия, который можно было бы использовать для оценки вклада WP.1 в стратегию КВТ или его вклада в достижение целей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития. WP.1 приветствовал такой подход и призвал инициаторов продолжить свою работу и представить предварительные замечания на следующей сессии.

IX. Определение серьезной травмы (пункт 8 повестки дня)

28. На последней сессии Председатель предложила WP.1 наладить сотрудничество со Швецией в целях продолжения работы WP.1 в этой области. Из-за недостатка времени Швеция не смогла представить обновленную информацию об использовании в контексте безопасности дорожного движения сокращенной шкалы травматизма (СШТ) в сочетании с «угрозой постоянного ущерба для здоровья» (УПУЗ) в качестве показателей. Однако Швеция постарается представить неофициальный документ на следующей сессии. Италии будет предложено представить также на следующей сессии информацию о своей работе в области качества жизни после травм, изменяющих жизнь (Годы жизни с поправкой на качество – Годы жизни с поправкой на инвалидность).

X. Прочие вопросы (пункт 9 повестки дня)

29. На последней сессии WP.1 – в соответствии с просьбой «принять последующие меры для согласования своей работы со стратегией» – обсудил свою деятельность в контексте таблицы 1, приведенной в документе ECE/TRANS/288/Add.2. Он также просил секретариат подготовить неофициальный документ, содержащий высказанные замечания. В итоге в ходе текущей сессии был представлен, обсужден, пересмотрен и принят неофициальный документ № 4. WP.1 просил секретариат довести пересмотренный и принятый неофициальный документ № 4 до сведения секретариата КВТ.

30. Секретариат проинформировал WP.1 о замечаниях по проекту рекомендаций КВТ, касающихся укрепления национальных систем обеспечения безопасности дорожного движения, которые были направлены в секретариат КВТ в соответствии с просьбой, содержащейся в письме председателям рабочих групп от 24 апреля 2019 года. В этом контексте WP.1 принял к сведению соответствующие решения КВТ, изложенные в пунктах 39 и 40 в неофициальном документе № 10/Rev.6.

31. WP.1 принял к сведению документ ECE/TRANS/WP.1/2020/3, в котором описываются рамки сотрудничества и общих подходов WP.1 и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). В этом контексте WP.1 и WP.29 провели совместную сессию (неофициальные документы № 11 и 14), на которой несколько членов бюро от обеих рабочих групп представили информацию о текущей деятельности. Был сделан вывод о том, что регулярный обмен информацией об автоматизации транспортных средств между двумя рабочими группами имеет важное значение и приносит пользу. Это должно включать участие председателей в сессиях соответствующих органов. Кроме того, обе рабочие группы выразили заинтересованность в ежегодном проведении совместного мероприятия.

32. Секретариат проинформировал WP.1 о работе Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, а 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 (всеобъемлющие презентации по обеим темам размещены на веб-странице WP.1).

33. Председатель представила информацию о третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения (19–20 февраля 2020 года, Стокгольм), а также об итогах и выводах успешного предварительного мероприятия WP.1, организованного в партнерстве с Российской Федерацией (18 февраля 2020 года). Цель этого мероприятия состояла в привлечении внимания к недавней деятельности Глобального форума, включая правовые рамки для регулирования процесса согласованного на международном уровне применения новых автомобильных технологий, способствующих повышению безопасности дорожного движения на глобальном уровне (с презентациями, сделанными в ходе этого предварительного мероприятия, можно ознакомиться на веб-странице WP.1). WP.1 выразил свою признательность Российской Федерации за предоставление финансирования, необходимого для проведения данного мероприятия.

34. Секретариат проинформировал WP.1 о недавно проведенной оценке «учета гендерной проблематики в ЕЭК ООН». В частности, секретариат обратил внимание государств-членов на желательность увеличения числа женщин в составе делегаций и рекомендовал включать гендерную проблематику в решения WP.1, когда это необходимо и целесообразно. Секретариат также призвал государства-члены совершенствовать укрепление потенциала государств-членов на основе использования в качестве образцов для подражания примеров государств-членов, которые применяют передовые методы учета гендерной проблематики, с тем чтобы вдохновить другие государства-члены на использование прикладных примеров обеспечения гендерного равенства в области безопасности дорожного движения или в других тесно связанных с этим областях. WP.1 обсудил вопрос об учете гендерной проблематики, подчеркнул необходимость применения практики управления с учетом достигнутых результатов и постановил, что при необходимости и при наличии времени он сможет предпринять последующие шаги в будущем.

35. Германия представила неофициальный документ № 13 о возможной необходимости требовать от автоматического транспортного средства указания – либо с помощью оптического или звукового сигнала, либо с помощью обоих сигналов – его режима работы («автоматический или ручной»). После обсуждения – с учетом замечаний, касающихся, в частности, взаимодействия с правоохранительными органами, другими участниками дорожного движения и возможных нежелательных

стимулов к использованию поддельных сигналов, – WP.1 решил рассмотреть эту тему на следующей сессии в рамках пункта 3 с) повестки дня.

36. Председатель проинформировала WP.1 о заинтересованности Национального совета по технике безопасности Соединенных Штатов Америки в обмене опытом в области практических методов обеспечения безопасности дорожного движения на рабочем месте, которые можно было бы использовать на глобальном уровне.

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

37. Следующую сессию WP.1 планируется провести 21–25 сентября 2020 года в Женеве. Крайний срок для представления официальных документов – 1 июля 2020 года. WP.1 поручил секретариату обеспечить проведение пятидневных сессий в сентябре 2020 года, а также в марте и сентябре 2021 года.

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

38. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей восьмидесятой сессии.
