

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения****Группа экспертов по разработке нового правового
документа об использовании автоматизированных
транспортных средств в дорожном движении****Четвертая сессия**

Женева, 1–2 сентября 2022 года

**Доклад Группы экспертов по разработке нового
правового документа об использовании
автоматизированных транспортных средств
в дорожном движении о работе ее четвертой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	2
III. Основная деятельность (пункт 2 повестки дня)	7–61	2
IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)	62–63	8
V. Утверждение перечня решений (пункт 4 повестки дня)	64–67	9
VI. Утверждение доклада о работе третьей сессии (пункт 5 повестки дня)	68	9
VII. Следующая сессия (пункт 6 повестки дня)	69–70	9



I. Участники

1. Группа экспертов (ГЭ) по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (LIAV) провела совещание 1–2 сентября 2022 года в Женеве.
2. Совещание проходило под председательством г-жи Б. Рудольф (Германия).
3. В соответствии с п. 10 круга ведения (ECE/TRANS/2021/6, приложение III) в его работе участвовали аккредитованные эксперты от следующих стран: Австралии, Австрии, Бельгии, Бразилии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Зимбабве, Испании, Италии, Канады, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Словении, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Финляндии, Франции, Швеции, Швейцарии, Эстонии и Японии.
4. По приглашению Председателя присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и научных кругов: Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП) и Университета Южной Каролины.
5. Совещание, которое из-за текущей ситуации, связанной с COVID-19, проводилось в гибридном формате, открыла Председатель.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/4
неофициальный документ № 1

6. Группа экспертов рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для сессии, и утвердила ее (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/4).

III. Основная деятельность (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/6
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/7
ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/8
презентации №№ 1, 2, 3, 4, 5 и 6

7. Председатель предложила эксперту от Франции представить доклад о неофициальном совещании Группы, организованном Францией 5 июля 2022 года. Эксперт представил презентацию № 2. Он напомнил, что в качестве первого этапа обсуждения Франция подготовила первоначальный анализ Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов, поскольку на прошлой официальной сессии Группа решила, что подходящим правовым инструментом для дополнения Конвенций 1949 и 1968 годов является новая конвенция. Он пояснил, что анализ был сосредоточен на статьях, имеющих отношение к автоматизированным системам вождения (АСВ), и после неофициального совещания были получены комментарии (см. презентацию № 3). Эксперт представил потенциальную область применения новой конвенции и в связи с этим подчеркнул необходимость четкого разграничения терминов «усовершенствованные системы помощи водителю (УСПВ)» и «АСВ». Он указал на сроки, которые потребовались для разработки предшествующих конвенций по этому вопросу, и высказался в пользу ускорения хода работы путем сосредоточения усилий не на документах и обоснованиях, а непосредственно на разработке новой конвенции.
8. Эксперт от МОПАП подчеркнул необходимость согласования правил дорожного движения и дорожных знаков, в частности по той причине, что повышение уровня согласованности позволит уменьшить сложность разработки АСВ.

9. Эксперт от Бельгии, заместитель Председателя Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам (GE.2), отметил, что GE.2 уже работает как над этим вопросом, так и над составлением рекомендаций для WP.1 относительно поправок к Конвенции о дорожных знаках и сигналах.

10. В соответствии с просьбой Группы, высказанной на прошлой сессии, и с учетом презентации № 4 секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/2022/8, содержащий информацию о деятельности других рабочих и прочих соответствующих групп Комитета по внутреннему транспорту, которая связана с автоматизированными транспортными средствами (АТС). Он сообщил Группе о продвижении работы в рамках Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) и привел примеры, представляющие интерес для Группы. Секретариат проинформировал о работе, проделанной в соответствии с руководящими указаниями, содержащимися в «Рамочном документе по автоматизированным/автономным транспортным средствам» (FDAV), который был одобрен Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и представляет собой глобальную инициативу по решению проблем автоматизированных и подключенных транспортных средств, включающую, в частности, концепцию безопасности и ключевые элементы безопасности.

11. Эксперт от Швеции задал секретарю вопрос о мнении WP.29 относительно термина «водитель», поскольку ранее ему сообщили, что WP.29 рассматривает возможность его замены термином «пользователь». Эксперт подчеркнул важность дальнейшего обсуждения этого вопроса и отметил работу, проделанную неофициальной рабочей группой по функциональным требованиям для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФРАВ).

12. Секретарь принял к сведению текущие прения различных групп относительно этих терминов. Он подтвердил, что обсуждение продолжается.

13. Эксперт от Финляндии пояснила, что, насколько она понимает, WP.29 намеревается скорее не отказаться от термина «водитель», а присоединить его в качестве одной из ролей к термину «пользователь».

14. Эксперт от Франции подчеркнул, что посредством разработки новой конвенции Группе также следует стремиться к достижению согласованности на глобальном уровне. Он предложил Группе обмениваться с WP.29 важной информацией даже на нынешнем довольно раннем этапе, с тем чтобы избежать появления расхождений и противоречащих друг другу положений, выработанных двумя различными структурами и подлежащих применению договаривающимися сторонами.

15. Эксперт от МОПАП подтвердил ответ секретаря. Он заявил, что в WP.29 и GRVA есть тенденция определять водителя как человека и проводить различие между «водителем» и «системой». Он отметил, что каждый орган имеет техническую возможность принять решение о включении в правовой документ своих собственных определений при условии наличия ясности относительно того, что эти определения будут применяться только к документу(-ам), находящемуся(-имся) в ведении данного органа.

16. Используя презентацию № 5, секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.1/2022/7, содержащий информацию об истории конвенций, касающихся дорожного движения и безопасности дорожного движения. Он проинформировал Группу о географической области применения конвенций, продолжительности их разработки, вступлении в силу, а также о причинах и основаниях разработки новых правовых документов в прошлом.

17. Секретариат также сделал общий обзор типов правовых документов и связанных с ними действий в рамках Организации Объединенных Наций (ECE/TRANS/WP.1/2022/6, презентация № 6). В частности, он представил определения терминов «договор», «соглашение», «устав», «конвенция», «декларация» и «протокол», включая примеры возможных областей их применения и типичных видов использования.

18. Группа приветствовала подготовленные секретариатом документы и решила сохранить их в качестве справочных документов.

19. В презентации № 1 эксперт от Швеции предложил несколько руководящих принципов для подготовки проекта новой конвенции. Он заявил, что уже проведено множество исследований, которые могут послужить основой для составления проекта. Он предложил Группе согласовать цель новой конвенции, поскольку она послужит ориентиром для определения соответствующего содержания. Эксперт задал вопрос, имеется ли у других договаривающихся сторон понимание того, чего они хотят достичь с помощью новой конвенции, и предложил им поделиться своими знаниями и мнениями с Группой.

20. Несколько делегаций упомянули этические вопросы, связанные с АСВ. В ответ на запрос Председатель подтвердила, что этические вопросы, касающиеся АСВ, рассматривала Германия, выдержка из доклада которой имеется по следующей ссылке: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/report-ethics-commission-automated-and-connected-driving.pdf?__blob=publicationFile. Она предложила всем экспертам поделиться с Группой своими знаниями и письменными материалами по этой теме.

21. Эксперт от Польши обратил внимание Группы на публикацию Европейской комиссии «Этика подключенных и автоматизированных транспортных средств», URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/89624e2c-f98c-11ea-b44f-01aa75ed71a1/language-en>. Он отметил, что в рекомендации № 4 предлагается «рассмотреть возможность пересмотра правил дорожного движения для обеспечения безопасности подключенных и автоматизированных транспортных средств (ПАТС) и изучить примеры исключений, связанные с несоблюдением ПАТС действующих правил». Эксперт заявил, что это важный аспект, поскольку в будущем будет все активнее развиваться смешанное движение обычных и автоматизированных транспортных средств.

22. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии сообщил Группе, что в его стране в настоящее время проводятся консультации по вопросу о целевом уровне безопасности самоуправляемых транспортных средств, информация о которых содержалась в ответе правительства от августа 2022 года. Он заявил, что в настоящее время задача состоит в том, чтобы поведение АТС было как минимум не менее безопасным, чем поведение осторожного и компетентного водителя, поскольку большинство аварий происходит, когда водители не соблюдают осторожность при вождении.

23. Эксперт от Франции выступил со своей второй презентацией (презентация № 3), сообщив о выводах, сделанных Францией на неофициальном заседании 5 июля 2022 года, и представил полученные от договаривающихся сторон комментарии по материалам, которые он ранее подготовил для неофициального заседания. Он предложил Группе рассмотреть эти комментарии, поскольку они могут помочь определить область применения будущей конвенции. Он подчеркнул, что в некоторых из полученных комментариев содержался призыв к тому, чтобы конвенция была пригодной на практике и открытой для будущих технологических разработок. Эксперт предложил Группе добиться осязаемых результатов работы, приступив к разработке проекта.

24. Эксперт от Нидерландов пояснила, что ее комментарий относительно периодического обзора конвенции, приведенный в презентации № 3, фактически означает предложение о том, чтобы перед окончательной доработкой проекта конвенции он был также рассмотрен другими органами.

25. Эксперт от Финляндии обратилась к комментарию относительно термина «водитель», также приведенному в презентации № 3, и обосновала необходимость определения новой роли — «ответственного пользователя».

26. Эксперт от Германии предложил в рамках текущего обсуждения рассмотреть вопрос дистанционного управления транспортным средством.

27. Эксперт от Мальты привел пример, согласно которому в будущем в транспортном средстве смогут находиться несколько пользователей, и при этом ни один из них не будет им управлять. Он предложил в предпочтительном порядке рассмотреть вопрос о том, кто управляет транспортным средством и кто имеет возможность получить контроль над ним.

28. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии предложил провести различие между транспортными средствами, внутри которых отсутствуют устройства управления, и транспортными средствами, внутри которых находится человек, выполняющий хотя бы некоторые оставшиеся обязанности водителя, например отвечающий на запрос системы о принятии на себя динамической задачи управления (ДЗУ). Он предложил начать изучение ролей и обязанностей до определения терминологии.

29. Эксперт от МОПАП провел различие между терминами «автоматизированное транспортное средство» и «автоматизированный режим вождения». В связи с комментарием, приведенным в презентации относительно ремней безопасности, он предложил учитывать скорость АСВ при разработке положений, касающихся условий обязательного использования ремня безопасности. Он отреагировал на комментарий из презентации, касающийся специальной внешней сигнализации для транспортных средств с включенным автоматизированным режимом вождения, задав вопрос о преимуществах соответствующих устройств световой сигнализации с точки зрения безопасности, особенно с учетом того, что АТС должны демонстрировать нормальное поведение и соблюдать соответствующие правила дорожного движения.

30. Эксперт от Франции ответил МОПАП, что в целях обеспечения безопасности одним из обязательных условий активации АСВ должны быть пристегнутые ремни безопасности. Он признал существование исключений для обычных транспортных средств, например для городских автобусов. Эксперт выразил пожелание, чтобы производители были более инициативными и не сосредоточивались на потенциальных исключениях. Он пояснил, что цель устройств световой сигнализации, указывающих на состояние АСВ, заключается в том, чтобы правоохранительные органы могли проверить, правомерно или нет водитель выполняет действия, не связанные с вождением.

31. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии проинформировал Группу о законодательной деятельности в стране, направленной на предоставление правоохранительным органам информации о том, может ли транспортное средство осуществлять движение под собственным управлением. Он также упомянул о внесении в правила дорожного движения страны поправок, уточняющих роли и обязанности водителей соответствующих транспортных средств. Он сообщил Группе, что требований относительно видимой внешней световой сигнализации не поступало, и отметил, что к обсуждениям следует привлечь WP.29, в том числе в части альтернативных подходов к такой сигнализации.

32. Секретарь проинформировал Группу о текущих обсуждениях различными рабочими группами в рамках WP.29 и о согласованном процессе по предоставлению вспомогательным органам WP.29 руководящих указаний в отношении подачи транспортными средствами, оснащенными АСВ, специальных сигналов при включении АСВ. Согласно его сообщению, на своей сессии в ноябре 2021 года WP.29 решил, что GRVA следует сначала обсудить необходимость такой сигнализации, а затем отчитаться о результатах обсуждений на сессии WP.29 в ноябре 2022 года; при этом если такие системы будут признаны необходимыми, то работа будет продолжена Рабочей группой по вопросам освещения и световой сигнализации (GRE). Группа поручила секретариату представить обновленную информацию о ходе обсуждений в рамках WP.29 на ее сессии в декабре 2022 года.

33. Эксперт от Канады подчеркнула необходимость тщательной оценки последствий эксплуатации АТС для безопасности. Она заявила, что у Канады есть оговорка относительно дальнейших действий Группы без проведения такой оценки, и предложила проводить оценку параллельно с текущими обсуждениями.

34. Эксперт от Франции предложил Группе при определении ролей и обязанностей проводить различие между видами использования транспортных средств. Он признал, что они будут различаться, например в случае эксплуатации автономных маршрутных автобусов и личных АТС. Эксперт пояснил, что люди, «использующие» автоматизированные маршрутные автобусы, не обязательно будут «пользователями» (с соответствующими обязанностями) по смыслу настоящего обсуждения.

35. Эксперт от Мальты отметил, что в область применения Конвенции следует включить все виды транспортных средств, и поинтересовался, может ли Группа отчитаться перед WP.1 о рассмотрении лишь одной части вопроса.

36. Поблагодарив экспертов за проведенное открытое и плодотворное обсуждение, Председатель спросила Группу, имеются ли добровольцы, желающие провести первоначальную работу по составлению проекта новой конвенции, направленную на подготовку «каркаса» новой конвенции, согласно просьбе Председателя головного органа Группы — WP.1, которая была высказана на прошлой сессии.

37. Эксперты от Нидерландов и Финляндии вызвались провести работу по подготовке проекта и предложили выступить в качестве основных контактных лиц для других добровольцев. Они предположили, что новая конвенция может быть основана на структуре Конвенций 1949 и 1968 годов, однако подчеркнули, что работу не следует дублировать. Эксперт от Нидерландов предложила включить в новую конвенцию вопросы как физического, так и дистанционного управления транспортным средством.

38. Эксперты от Мальты, Польши, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Швеции вызвались принять участие в работе по подготовке проекта. Эксперты от Германии, Люксембурга и Франции выразили интерес к участию в подготовке проекта и заявили, что подтвердят свое участие после окончания сессии. Эксперты от Бельгии, Греции, МОПАП, Португалии и Университета Южной Каролины заявили, что будут рады ответить на любые просьбы о поддержке или разъяснениях.

39. Эксперт от Университета Южной Каролины отметил, что структуры нынешних конвенций могут оказаться непригодными. Он предположил, что новый правовой документ может быть более точным в отношении лиц и предметов, которые составляют его содержание или к которым он обращен. Он предложил рассмотреть возможность добавления преамбулы с целью определить общие и четкие цели, а также назначение нового правового документа. Эксперт от Канады поддержала эту идею.

40. Эксперт от Греции затронул вопрос о том, каким образом новый правовой инструмент может дополнить Конвенции 1949 и 1968 годов. Он отметил, что новая конвенция должна быть гибкой в целях учета будущих изменений. Он также призвал обеспечить простоту внесения поправок в новую конвенцию.

41. Группа обсудила потенциальную область применения новой конвенции.

42. Эксперт от Бельгии, заместитель Председателя WP.1, задал экспертам вопрос о предполагаемых уровнях автоматизации, которые они хотели бы включить в область применения. Отдельно от этого он выразил обеспокоенность по поводу идеи дополнить Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов всего лишь одним правовым документом, поскольку статьи и формулировки этих Конвенций различаются. Соответственно, для преодоления этой технической трудности он предложил рассмотреть возможность разработки двух правовых документов.

43. Эксперты от Германии и Франции предложили создать всеобъемлющую законодательную базу по автоматизации, охватывающую все уровни АСВ и исключаящую усовершенствованные системы помощи водителю (УСПВ), поскольку они нуждаются в постоянном контроле. Эксперт от Франции рекомендовал рассмотреть существующие материалы, включая резолюцию 2018 года о внедрении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения, имеющуюся по следующей ссылке: https://unece.org/DAM/trans/main/wp1/wp1doc/WP1_Resolution_Brochure_EN_web.pdf.

44. Эксперт от Греции выразил обеспокоенность по поводу термина «автоматизация» и предложил заменить его термином «автоматизированные системы вождения». Он предложил пересмотреть действующие или разработать новые определения, чтобы добиться четкого понимания и общности мнений в рамках Группы.

45. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии указал, что в резолюции 2018 года рассматриваются только высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства, поскольку предполагается, что в автомобиле, оснащенный средствами условной автоматизации, водителю придется постоянно контролировать условия движения. Он пояснил, что в ходе разработки WP.29 проекта Правил № 157 ООН, касающихся автоматизированной системы удержания в полосе (АСУП), было дано разъяснение, что пока АСУП включена и выполняет ДЗУ, водителю необязательно контролировать условия вождения. Эксперт предложил включить в новую конвенцию только такие виды условной автоматизации, при которых водитель не обязан постоянно следить за дорогой.

46. Эксперт от Финляндии отметила, что большинство экспертов предпочитает рассматривать всего два уровня автоматизации, и предложила проводить различие между АСВ и системами помощи, при использовании которых полная ответственность возлагается на водителя. Она указала, что контроль является важным аспектом, и если АСВ может справиться не со всеми ситуациями, то человек все равно будет постоянно контролировать как систему, так и окружающие условия, поскольку необходимое для передачи управления время не позволит обеспечить безопасность.

47. Эксперты от Бельгии и Нидерландов поддержали мнение эксперта от Финляндии, касающееся важности контроля. Эксперт от Бельгии подчеркнул, что условную автоматизацию не следует включать в область применения конвенции, однако он не будет возражать, если Группа примет решение о ее включении.

48. Эксперт от Франции отметил, что автоматизированные системы вождения, такие как АСУП, регулируются WP.29. Он предложил не выходить за рамки уже согласованных вопросов и добавил, что Группе следует рассмотреть возможность включения в область действия новой конвенции всех АСВ, которые были надлежащим образом сертифицированы. Он предложил включить в первоначальные проекты определение УСПВ, чтобы уточнить различие между УСПВ и АСВ.

49. Эксперты от Германии и Мальты поддержали позицию эксперта от Франции.

50. Эксперт от Португалии предложил не включать в текст уровни автоматизации, определенные «САЕ интернэшнл», а вместо этого сосредоточиться на определении роли человека при использовании систем указанных уровней.

51. Эксперты от МОПАП, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии и Швеции поддержали комментарий относительно невключения уровней автоматизации, определенных «САЕ интернэшнл».

52. По словам эксперта от Финляндии, неофициальная группа экспертов по автоматизированному вождению (IGEAD) обсудила вопрос о том, что одни системы уровня 3 могут классифицироваться как УСПВ, а другие — как АСВ. Эксперт отметила, что в Правилах № 157 ООН четко сформулированы ожидания в отношении качества выполнения ДЗУ средствами АСВ (достаточно высокого, чтобы водителям не приходилось постоянно обеспечивать резерв), однако отметила различия в трактовке этих положений. По данному вопросу она высказалась за то, чтобы проконсультироваться с экспертами WP.29. Она предложила Группе сосредоточиться на требованиях к АСВ, которые относились бы к поведению человека и требованиям к нему.

53. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии сослался на Правила № 157 ООН (касающиеся АСУП), содержащиеся в приложении к Соглашению 1958 года (XI-B-16), и указал, что эта система обеспечивает предсказуемое и безопасное реагирование водителя на запрос о передаче управления и безопасное принятие им управления, а также пояснил, что во время передачи система продолжает контролировать транспортное средство. Он отметил, что данные Правила

выходят за рамки определения системы уровня 3 и тем самым демонстрируют, что в этом контексте уровни автоматизации не несут никакой пользы.

54. Эксперт от Люксембурга напомнил, что осуществляемый водителем контроль может быть связан с условиями движения или с самой системой. Он предложил применять новую конвенцию в тех ситуациях, когда водитель не обязан ни контролировать систему, ни следить за условиями движения.

55. Эксперт от МОПАП сослался на доклад о работе семьдесят пятой сессии WP.1 в 2017 году (п. 23), подчеркнув, что, согласно утверждению WP.1, Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов применяются ко всем дорожным ситуациям за исключением тех, когда транспортное средство управляется бортовыми системами без какого бы то ни было участия водителя. Он предположил, что главным критерием для определения области применения нового правового документа должен стать режим эксплуатации, а не сама АСВ либо транспортное средство. Он сообщил Группе, что согласно предположениям представителей отрасли, первые АТС появятся на рынке в конце 2025 года, однако эти сроки еще предстоит обсудить и подтвердить.

56. Эксперт от Бельгии, заместитель Председателя WP.1, в качестве одного из вариантов определения области применения будущей конвенции предложил сначала включить в проект все возможные уровни автоматизации, затем определить роли и обязанности водителя по каждому из них, а после этого решить, какие из них необходимо включить в содержание новой конвенции.

57. Эксперты от Люксембурга, Мальты, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции и Швеции поддержали идею эксперта от Бельгии.

58. Эксперт от Финляндии подчеркнула, что, хотя на первом этапе будут рассматриваться все уровни автоматизации, охват новой конвенции следует ограничить только системами, способными выполнять ДЗУ.

59. Эксперт от Швеции отметил, что в новую конвенцию следует включать только те роли и обязанности, которые возникают в момент включения АСВ. Он поддержал идею эксперта от МОПАП о рассмотрении режима эксплуатации в качестве основного критерия.

60. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии предложил обсудить вопрос о том, что «обязанности» связаны с ДЗУ. Он предложил сосредоточиться на безопасности (поскольку основной задачей АСВ должно быть безопасное поведение). Эксперт добавил, что на более позднем этапе можно добавить дополнительные задачи, напомнив о необходимости сохранять гибкость для будущих изменений. Он сослался на комментарий из презентации № 3, касающийся дорожных знаков и сигналов, и заявил, что АСВ должна уметь распознавать соответствующие дорожные знаки и сигналы в пределах своего домена штатной эксплуатации.

61. Эксперт от Университета Южной Каролины сослался на презентацию № 1 и предложил в качестве принципа разработки проекта сосредоточиться на более широких целях и определить их в новом правовом документе.

IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)

62. Группа решила, что добровольцы, занимающиеся составлением проекта, будут проводить совещания между собой, а эксперты от Нидерландов и Финляндии будут поддерживать этот процесс в качестве основных контактных лиц. Группа решила, что они представят информацию о ходе работы и потенциальный текст на следующей официальной сессии Группы в декабре 2022 года.

63. Группа решила направить экспертам от МОПАП и Университета Южной Каролины постоянное приглашение на сессии WP.1/GE.3 вплоть до окончания первого срока ее полномочий.

V. Утверждение перечня решений (пункт 4 повестки дня)

Документация: Решения по процедуре «отсутствия возражений»

64. Секретарь кратко представил проект перечня решений по пунктам 1–3 повестки дня, основанный на его записях, сделанных в ходе сессии.

65. Эксперт от Финляндии просила разъяснить, в чем заключается работа по подготовке проекта и относится ли она к составлению первоначального «каркаса» Конвенции.

66. Председатель пояснила, что использованная формулировка направлена на обеспечение достаточной гибкости для целей подготовки проекта и что ее следует считать лишь руководящим указанием.

67. Группа рассмотрела документ, одобрила его и поручила секретариату подготовить на его основе доклад о работе сессии. Она обсудила пункты 5 и 6 нижеследующим образом.

VI. Утверждение доклада о работе третьей сессии (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/5

68. Председатель проконсультировала Группу по вопросу утверждения доклада о работе третьей сессии. Группа экспертов утвердила доклад, отметив возможность пересмотреть его версии на русском и/или французском языках.

VII. Следующая сессия (пункт 6 повестки дня)

69. Секретарь сообщил Группе, что следующую сессию Группы планируется провести 12 декабря 2022 года.

70. Группа приняла к сведению, что это однодневное совещание будет проведено в гибридном формате, а время работы составит по два часа в первой и второй половинах дня.
