



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 25–29 марта 2019 года

Пункт 3 с) iv) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год) –

Автоматизированное вождение

Предложение по поправкам к статье 8

Конвенции о дорожном движении 1968 года

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

Представлено Францией

В настоящем документе, представленном правительством Франции, предлагается внести поправки в статью 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года для обеспечения большей правовой определенности в связи с повышением уровня автоматизации транспортных средств.



В целях повышения безопасности дорожного движения и обеспечения определенности на правовом уровне в отношении более широкого использования новых технологий/автоматизированных функций в ближайшие годы **в Венскую конвенцию о дорожном движении надлежит внести поправки, касающиеся ее статьи 8. В этой связи в статью 8 сразу после пункта 5а следует включить два новых пункта (т. е. пункты 5b и 5c):**

Статья 8 – Водители

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.
2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.
3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.
4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.
- ...
5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

5 а) Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если они отвечают условиям изготовления, установки и использования согласно международным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах¹.

Считается, что системы транспортных средств, воздействующие на способ управления транспортным средством и не отвечающие вышеупомянутым условиям изготовления, установки и использования, соответствуют положениям пункта 5 настоящей статьи и пункта 1 статьи 13, если водитель может перевести их в ручной режим или отключить.

«5 b) В порядке исключения из пункта 1 выше некоторые бортовые системы могут взять на себя все задачи водителя по управлению транспортным средством.

i) Когда автоматизированная система вождения, выполняющая все задачи динамического управления в рамках заранее определенного домена штатной эксплуатации, активирована при том понимании, что водитель среагирует на запросы о вмешательстве, водитель за рулем освобождается от задачи управления, кроме тех случаев, когда он должен выполнять инструкции уполномоченных должностных лиц, следовать правилам,

¹ К этим правовым документам относятся Правила ООН, прилагаемые к «Соглашению о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний», совершенному в Женеве 20 марта 1958 года, или Глобальные технические правила Организации Объединенных Наций, разработанные в рамках «Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах», совершенного в Женеве 25 июня 1998 года.

которые применяются к приоритетным транспортным средствам, когда произошел явный сбой в бортовой системе и когда он должен реагировать на любой запрос о вмешательстве, исходящий от автоматизированной системы вождения.

Несмотря на эти исключения, водитель за рулем может выполнять другие действия, не связанные с вождением, при условии, что эти действия не мешают ему/ей безопасно реагировать на требования бортовой системы взять на себя задачу управления. Кроме того, эти действия должны соответствовать предписанному использованию бортовых систем и их установленным функциям.

Такая автоматизированная система должна отвечать условиям изготовления, установки, использования и проверки в соответствии с международно-правовыми документами, касающимися колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах.

ii) Когда автоматизированная система вождения, постоянно выполняющая все задачи водителя по управлению, активирована, пользователь освобождается от этих задач. В таком случае пункты 5 (первое предложение) и 6 настоящей статьи и пункт 1 статьи 13 не применяются. Положения Конвенции, которые применяются к водителям, кроме тех, которые связаны с задачами вождения, применяются к лицу, задействовавшему автономную систему вождения.

Такая автоматизированная система должна отвечать условиям изготовления, установки, использования и проверки в соответствии с международно-правовыми документами, касающимися колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах».

«5 с) Пользователи полностью автоматизированных транспортных средств должны соблюдать указания по безопасности, выданные автоматизированной системой. Когда автоматизированная система, постоянно выполняющая все задачи по управлению транспортным средством, в рамках заранее определенного домена штатной эксплуатации находится под дистанционным наблюдением и контролем, эта автоматизированная система и соответствующая система связи, наблюдения и контроля должны отвечать условиям изготовления, установки, использования и проверки согласно международно-правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах».

6. Водителю транспортного средства следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением. В национальном законодательстве следует установить правила использования телефонов водителями транспортных средств. В любом случае законодательство должно запрещать использование водителем телефона, удерживаемого рукой, во время движения механического транспортного средства или мопеда.