



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 17–20 сентября 2019 года

Пункт 3 с) v) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год) –

Автоматизированное вождение:

Предложение по поправкам к статье 34

Конвенции о дорожном движении 1968 года

Автоматизированное вождение

**Представлено Бельгией, Люксембургом, Соединенным
Королевством Великобритании и Северной Ирландии,
Финляндией, Швейцарией и Швецией**

В настоящем документе предлагается проект текста поправок к Конвенции о дорожном движении 1968 года, предусматривающих возможность введения автоматизированного вождения на территории договаривающихся сторон Конвенции.



I. Введение

1. Принимая во внимание итоги семьдесят восьмой сессии WP.1 (март 2019 года) и обсуждения по предложению о внесении поправки в Венскую конвенцию, учитывая согласие в отношении общих целей и, следовательно, необходимости быстрого достижения консенсуса в рамках WP.1 без навязывания мнений какой-либо стороне, неофициальная группа экспертов WP.1 по автоматизированному вождению (НГЭАВ) пришла к выводу, что, по всей видимости, можно исходить из общего понимания возможного подхода, предусматривающего добавление в Венскую конвенцию новой статьи 34-бис.
2. Такой подход может быть выработан по двум подробно изложенным ниже вариантам, а именно по «варианту А» и «варианту В» с соответствующим пояснительным меморандумом.
3. Оба предложения объединены в один документ в целях достижения консенсуса на семьдесят девятой сессии WP.1 и направлены на скорейшее принятие окончательного текста на основе принципа, предусматривающего, что окончательное предложение должно быть по крайней мере приемлемым для всех договаривающихся сторон Венской конвенции.
4. Согласие Соединенного Королевства с настоящим документом необязательно следует рассматривать как поддержку варианта А.

Разрешительная поправка

Вариант А

А. Предложение

5. Включить новую статью 34-бис следующего содержания:

«Статья 34-бис. Внутреннее законодательство может устанавливать для высоко- или полностью автоматизированных транспортных средств правила, в которых не учитывается требование о том, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. Применяются следующие определения:

"автоматизированная система вождения" означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе. Эта система должна отвечать всем соответствующим нормативным положениям и правилам о дорожном движении, применимым для осуществления динамического управления.

"высокоавтоматизированное транспортное средство" означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует в пределах конкретного домена штатной эксплуатации на протяжении части или всего пути без необходимости вмешательства человека в качестве резервного варианта для обеспечения безопасности дорожного движения;

"полностью автоматизированное транспортное средство" означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует без каких бы то ни было ограничений домена штатной эксплуатации на протяжении части или всего пути без необходимости вмешательства человека в качестве резервного варианта для обеспечения безопасности дорожного движения.

"динамическое управление" означает выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Это включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за условиями дорожного движения, реагирование на явления, происходящие в дорожно-транспортной ситуации, а также планирование и сигнализацию маневров».

В. Пояснительный меморандум

6. Учитывая нынешний уровень технического прогресса и различия в толковании договаривающимися сторонами, правовые вопросы, связанные с регулированием применения автоматизированных транспортных средств, предпочтительно оставить на усмотрение национального законодательства, с тем чтобы во внимание можно было принять особые инфраструктурные, культурные и экономические реалии каждой договаривающейся стороны. На втором этапе, когда появится больше ясности и определенности в отношении реальных возможностей этой технологии, можно будет предусмотреть внесение более общей поправки в Конвенцию для обеспечения большей согласованности действий между договаривающимися сторонами; в таком случае отступление, предусмотренное статьей 34, может быть отменено, если это будет сочтено необходимым.

7. В некоторых странах предусматривается, что для полностью автоматизированных транспортных средств всегда будет требоваться водитель, поскольку он выполняет стратегическую задачу (выбирает место назначения). Другие же страны придерживаются того мнения, что в полностью автоматизированных транспортных средствах водителя нет. Как следствие такого расхождения во мнениях, эти последние страны сталкиваются с ограничением, предусмотренным пунктом 1 статьи 8 Конвенции, в котором оговаривается, что *«каждое транспортное средство должно иметь водителя»*, а страны, использующие понятие «стратегического» водителя, действуют в соответствии с Конвенцией. Поэтому такое отступление необходимо для того, чтобы дать возможность странам, с точки зрения которых в полностью автоматизированных транспортных средствах водитель отсутствует, адаптировать свое национальное законодательство с целью разрешить использование полностью автоматизированных транспортных средств без водителя, что по-прежнему соответствовало бы положениям Конвенции. Таким образом, цель данной поправки заключается в создании равных условий для всех стран, которые придерживаются различных мнений относительно обязанности присутствия водителя в случае полностью автоматизированных транспортных средств. Эта поправка призвана облегчить внутреннюю регулятивную работу стран, связанных определенным толкованием термина «водитель», без ущерба для регулятивной работы стран, придерживающихся иного толкования этого термина.

Вариант В

А. Предложение

8. Включить новую статью 34-бис следующего содержания:

«Статья 34-бис

Внутреннее законодательство может устанавливать правила и отступления, в том числе касающиеся водителя, когда активирована автоматизированная система управления автоматизированным транспортным средством. Эти правила и отступления соответствуют по существу принципам настоящей Конвенции.

Применяются следующие определения:

"Автоматизированное транспортное средство" означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует на протяжении части или всего пути.

"автоматизированная система вождения" означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее безопасное динамическое управление автоматизированным транспортным средством на устойчивой основе;

"динамическое управление" означает выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Это включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за условиями дорожного движения, реагирование на явления, происходящие в дорожно-транспортной ситуации, а также планирование и сигнализацию маневров».

Изменить статью 48 следующим образом:

«Статья 48

С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяются и заменяются в отношениях между Договаривающимися сторонами Международная конвенция об автомобильном движении и Международная конвенция о дорожном движении, подписанные в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенция о правилах автомобильного движения между американскими странами, открытая для подписания в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенция о дорожном движении, открытая для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года. **Ничто в настоящей Конвенции не предопределяет и не наносит ущерба [толкованию] любой другой упомянутой здесь конвенции».**

В. Пояснительный меморандум

9. В настоящее время разработка автоматизированных транспортных средств находится на начальном этапе и существуют различия в толковании договаривающимися сторонами того, что допускается Конвенцией о дорожном движении 1968 года. Поэтому на нынешнем раннем этапе предпочтительно оставить правовые вопросы, связанные с регулированием ситуаций, когда активирована автоматизированная система управления автоматизированным транспортным средством и соответственно осуществляется динамический контроль, на усмотрение внутреннего законодательства. Таким образом договаривающиеся стороны смогут создать новые правила дорожного движения, учитывающие инфраструктурные, культурные, правовые и экономические факторы каждой договаривающейся стороны.

10. Любое внутреннее законодательство, касающееся автоматизированных транспортных средств, дорожного движения и безопасности дорожного движения, должно и впредь принимать во внимание функциональные результаты, предусмотренные положениями Конвенции 1968 года. Договаривающимся сторонам следует, признавая необязательный статус резолюций, все же учитывать любые соответствующие резолюции, принятые Глобальным форумом по безопасности дорожного движения.

11. Таким образом данные, полученные в результате использования этих систем в реальных условиях, могут быть задействованы на втором этапе международной законодательной реформы, когда появится больше ясности и определенности в отношении фактических возможностей подобной технологии. В целях обеспечения большей согласованности действий между договаривающимися сторонами можно было бы разработать более общую поправку к Конвенции или даже новый юридически обязательный документ, который действовал бы параллельно или заменил бы Конвенцию 1968 года. В этом случае новая статья 34-бис может быть отменена, если это будет сочтено необходимым.

12. Кроме того, настоящий пакет поправок направлен на снижение риска включения в Конвенцию 1968 года прямо сформулированных положений, которые

воспринимались бы как подразумеваемые запрещения в рамках Конвенции о дорожном движении 1949 года. Это изменение могло бы применяться ко всем положениям, а не только к положениям, касающимся автоматизированных транспортных средств.
