



---

## **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**

**Предложение по пакету разрешающих поправок  
к Конвенции о дорожном движении 1968 года,  
позволяющих поддерживать использование  
автоматизированных транспортных средств в рамках  
национального законодательства**

**Представлено Соединенным Королевством Великобритании  
и Северной Ирландии\***

В настоящем документе предлагается включить новую статью 34-бис для обеспечения возможности использования автоматизированных транспортных средств, а также внести изменения в статью 48 для снижения риска расхождений между конвенциями о дорожном движении 1949 и 1968 годов.

---

\* Настоящее предложение не является заявлением о политике правительства Великобритании.



## I. Введение

1. Хотя правительство Соединенного Королевства считает, что конвенции 1949 и 1968 годов поддерживают использование любого типа автоматизированных транспортных средств, оно также признает, что другие договаривающиеся стороны могут иметь иное мнение. Важно, чтобы мы создали равные условия, способствующие безопасному использованию автоматизированных транспортных средств, не настаивая при этом на каком-либо конкретном толковании Конвенции.
2. Согласованная поправка для автоматизированных транспортных средств должна либо предусматривать свободу законодательной деятельности на национальном уровне в тех случаях, когда страны считают это целесообразным, либо возможность рассмотрения каждого положения конвенций и способов их применения или неприменения в отношении автоматизированных транспортных средств, а затем определить пути их возможного изменения или дополнения для обеспечения необходимой юридической ясности.
3. При решении вопросов, которые возникают в некоторых договаривающихся сторонах, важно не создавать новых проблем для тех договаривающихся сторон, которые не сталкиваются с такими проблемами, независимо от того, являются ли они договаривающимися сторонами Конвенции 1968 года, Конвенции 1949 года или обеих конвенций.
4. Этот простой пакет поправок к Конвенции 1968 года:
  - a) позволит предоставить такую свободу действий на национальном уровне, при этом внутреннее законодательство должно обеспечить возможность для поддержки безопасного внедрения АТС путем создания новых правил или специальных исключений для охвата ситуаций, когда автоматизированная система вождения автоматизированного транспортного средства активирована и осуществляет динамическое управление; и
  - b) уменьшит риск расхождений в понимании между конвенциями 1949 и 1968 годов.
5. Для обеспечения такой свободы действий на национальном уровне важно, чтобы цели конвенций в области безопасности на дорогах и дорожного движения соблюдались. Этот разрешительный пакет поправок не должен рассматриваться как предоставление договаривающимся сторонам полной свободы действий, позволяющей им делать все, что они хотят. Такая свобода непосредственно связана с безопасным внедрением автоматизированных транспортных средств, и любые новые правила или исключения должны быть направлены на достижение функциональных результатов в области безопасности дорожного движения, предусмотренных положениями Конвенции 1968 года; по существу, договаривающимся сторонам следует уважать если не букву, то дух закона. Желательно, чтобы в целях поддержки последовательного подхода договаривающиеся стороны использовали согласованную недавно резолюцию о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения и любые другие соответствующие резолюции. Вместе с тем признается, что эти резолюции не имеют обязательной юридической силы.
6. Ценность этого пакета поправок выходит за рамки решения внутренних проблем и заключается в обеспечении безопасного внедрения автоматизированных транспортных средств. Он дает также возможность получить знания и опыт о том, как автоматизированные автомобильные технологии будут работать в реальных условиях, и понять, какие правила и нормы необходимы для поддержки безопасного внедрения автоматизированных транспортных средств. В этой связи следует рассматривать как ограниченные по времени вспомогательные элементы этого пакета, которые можно было бы устранить после принятия новых юридически обязательных документов в поддержку введения единообразных правил безопасного применения автоматизированных транспортных средств.

7. В дополнение к серии пояснительных записок с поправками был представлен аннотированный вариант перечня, в котором разъясняется обоснование для их внесения.

## II. Пояснительная записка

8. 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.

9. 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.

10. 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 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.

11. 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.

## III. Разрешительный пакет поправок

12. Вводится новая статья 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.

13. Вводится измененная статья 48 следующего содержания:

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.**

#### IV. Аннотированные поправки

14. Текст, выделенный **жирным** шрифтом, представляет собой поправку к существующему тексту Конвенции 1968 года. Исключенный текст для большей ясности не упоминается. Аннотации заключены в квадратные скобки под рубрикой «Примечание» следующим образом [Примечание: пример текста] или «Вопрос»: [Вопрос: пример текста?].

15. Вводится новая статья 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.**

[Примечание 1: это ключевая разрешающая функция, которая заключается в том, что автоматическое транспортное средство должно безопасно использоваться в дорожном движении. Она отражает тот факт, что потребуются новые правила и что некоторые договаривающиеся стороны, возможно, пожелают предусмотреть исключения из положений статьи 8.1 и других статей на национальном уровне. Однако она не требует, чтобы страны выходили за рамки статьи 8.1, если они не считают это необходимым. Важно отметить, что такая формулировка не навязывает конкретного толкования Конвенции 1968 года в отношении автоматизированных транспортных средств.] [Примечание 2: хотя, возможно, было бы предпочтительнее оставаться на еще более высоком уровне и исключить положение о водителе, признается, что другим странам может потребоваться более конкретная формулировка. В любом случае вопрос о том, нужен ли водитель, оператор, ответственный пользователь или новая структура наподобие Австралийской организации по автоматизированной системе вождения и т. д., полностью зависит от внутреннего законодательства, в котором должно быть определено, какие требования предъявляются к этому лицу или структуре и/или к АСВ.]

**Эти правила и отступления соответствуют по существу принципам настоящей Конвенции.**

[Примечание 3: поправка вносит изменения в формулировку статьи 3 Конвенции 1968 года с целью разъяснить, что она не предоставляет абсолютной свободы, а лишь предусматривает, что договаривающимся сторонам при разработке новых правил или исключений следует учитывать все аспекты Конвенции, а не только ее главу 2, и обеспечить, чтобы такое новое законодательство давало функциональные результаты, требуемые положениями конвенций в отношении дорожного движения и дорожной безопасности. В технических приложениях приводится один такой пример, выходящий за рамки главы 2, где важно обеспечить одинаковые результаты, хотя и необязательно один и тот же краткосрочный эффект.]

**Применяются следующие определения:**

– **«Автоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая действует на протяжении части или всего пути.**

[Примечание 4: это определение адаптировано на основе определений высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств, но также должно включать и условную автоматизацию. Очевидно, что не существует согласованного консенсуса относительно того, допускают ли эти конвенции:

- a) только неавтоматизированные транспортные средства и транспортные средства с системами помощи;
- b) только неавтоматизированные транспортные средства, транспортные средства с системами помощи и условно автоматизированные транспортные средства; или
- c) неавтоматизированные транспортные средства, транспортные средства с системами помощи и условно автоматизированные транспортные средства, а также высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства.

16. Таким образом, было бы полезно добиться максимально четкой формулировки, с тем чтобы в будущем избежать споров о том, что именно предусматривает данная поправка. Поэтому определение носит нейтральный характер в отношении охвата типов автоматизированных транспортных средств.]

– **«Автоматизированная система вождения» означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее безопасное динамическое управление автоматизированным транспортным средством на устойчивой основе.**

[Примечание 5: включено для ясности относительно того, что означает АСВ. Это определение должно охватывать все автоматизированные транспортные средства, а не только высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства и в адаптированном виде взято из недавно принятой резолюции по автоматизированным транспортным средствам с включением слова «безопасно» для содействия повышению 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.**

[Примечание 6: используется термин «динамическое управление» из резолюции по автоматизированным транспортным средствам для обеспечения согласования.]

[Примечание 7: термин «домен эксплуатации/домен штатной эксплуатации» не включен, так как он не привносит в поправку никакого дополнительного значения. Включение этого термина может также привести к ненужным ограничениям для WP.29.]

17. Вводится измененная статья 48 следующего содержания:

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.**

[Примечание 8: эта поправка сняла бы озабоченность стран, которые являются сторонами только Женевского соглашения, в том плане, что явное изменение Венской конвенции не означало бы неявное изменение Женевского соглашения, что тем самым могло бы способствовать уменьшению расхождений между этими двумя конвенциями. Эта поправка должна охватывать все положения Конвенции 1968 года, а не только автоматизированные транспортные средства. Включение слова «толкование» могло бы внести ясность в текст поправки.]