



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) vi) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год) –**Автоматизированное вождение:****Программные заявления по Конвенциям****о дорожном движении 1949 и 1968 годов****Заявление с изложением позиции
по автоматизированным транспортным средствам****Представлено Соединенным Королевством Великобритании
и Северной Ирландии**

В данном заявлении излагается нынешняя политика Соединенного Королевства по проблематике автоматизированных транспортных средств и Конвенций о дорожном движении. В нем также изложены пять основных наработок, которые WP.1 считает жизненно важными для успешного внесения соответствующей поправки в Конвенцию 1968 года о дорожном движении по поводу использования автоматизированных транспортных средств. Соединенное Королевство полагает, что краткое обсуждение этих пяти ключевых наработок будет способствовать более широкому обсуждению вопроса о внесении в Конвенцию о дорожном движении соответствующих поправок.



1. Приведенный ниже текст представляет собой заявление о нынешней позиции правительства Ее Величества королевы Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии по поводу использования автоматизированных транспортных средств и Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов. Он отражает политику Соединенного Королевства по состоянию на момент представления настоящего заявления на предмет его рассмотрения Глобальным форумом по безопасности дорожного движения и тот факт, что правительство Ее Величества оставляет за собой право изменить эту политику.
2. Система автоматизированного управления автоматизированным транспортным средством позволяет в принципе безопасно осуществлять динамический контроль (включая, в частности, систему управления, ускорения, торможения, движения по заданному курсу, проезда перекрестков, взаимодействия с другими участниками дорожного движения и т. п.) вместо водителя и тем самым использовать данный автомобиль в условиях дорожного движения. Безопасное использование этой технологии может радикально повысить безопасность дорожного движения за счет сокращения числа человеческих ошибок, повышения эффективности дорожной сети и обеспечения преимуществ личной мобильности тем, кто не может управлять транспортным средством.
3. Как и ряд других договаривающихся сторон этих Конвенций, мы считаем, что испытание и использование автоматизированных транспортных средств не запрещены ни в Конвенции 1949 года, ни в Конвенции 1968 года. Это относится ко всем автоматизированным транспортным средствам в том числе и к тем, в случае которых «дистанционный» водитель осуществляет соответствующий контроль путем принятия решения относительно использования или активации данного автоматизированного транспортного средства, управления им, планирования поездки/рейса и выбора нужных точек маршрута и конечных пунктов назначения. По этой причине мы не считаем, что в целях содействия внедрению в практику автоматизированных транспортных средств нужна какая-либо поправка к той или другой Конвенции, но отнюдь не отказываемся от идеи разработки новых документов, имеющих обязательную юридическую силу, будь то поправки или новые договоры, в том случае, если они принесут ясность и обеспечат положительный эффект.
4. Кроме того, мы высоко оцениваем роль Конвенций 1949 и 1968 годов о дорожном движении в деле содействия международному дорожному движению и повышению безопасности на дорогах. Мы, как и целый ряд других стран, связаны обеими Конвенциями и считаем, что обе они взаимно равноценны, и в этой связи обеспокоены тем фактом, что явное указание на приемлемость автоматизированных транспортных средств в Конвенции 1968 года можно трактовать (в зависимости от ее формулировки) в качестве косвенного запрета на их использование в Конвенции 1949 года. В этой связи мы особенно обеспокоены по поводу недопущения создания жестких границ для автоматизированного автомобильного движения между договаривающимися сторонами Конвенции 1968 года и договаривающимися сторонами Конвенции 1949 года, например между Соединенным Королевством и Республикой Ирландия и между Францией и Испанией.
5. Мы понимаем, что с нашей позицией относительно того, что какая-либо поправка в этой связи не нужна, согласны не все. В ряде случаев договаривающиеся стороны, в частности некоторые из сторон Конвенции 1968 года, твердо убеждены в том, что положения этой Конвенции препятствуют внедрению этих систем в практику. Соединенное Королевство не желает ставить препоны на пути реализации намерений таких договаривающихся сторон, особенно в тех случаях, когда такие препоны могут нанести ущерб международным рынкам. Поэтому мы рады помочь в разработке соответствующей поправки или даже нового юридически обязательного международного документа, регламентирующего автоматизированные транспортные средства, который работал бы в интересах всех договаривающихся сторон обеих конвенций.
6. Мы считаем, что в процессе подготовки соответствующей поправки, которая работала бы в интересах всех, Глобальный форум по безопасности дорожного

движения должен будет выработать некоторые ключевые принципы на высоком уровне. Эта поправка должна:

a) быть сосредоточена на ситуациях, в которых автоматизированная система вождения осуществляет динамический контроль. При этом важно обеспечить соблюдение принципов, заложенных в сфере применения этих конвенций. Такие вопросы, как гражданская или уголовная ответственность, не входят в сферу их применения – они входят в компетенцию отдельных стран или в сферу ответственности международных договоров или других органов, таких как Совет Европы и Европейский союз;

b) не допускать разночтений между Конвенциями 1949 и 1968 годов и не создавать препятствий на пути торговли и поездок. Было бы неприемлемо оставить одну Конвенцию без внимания, хотя мы признаем, что вести параллельную работу удается не всегда, особенно в тех случаях, когда требуются разные решения;

c) устранить препятствия, с которыми сталкиваются некоторые договаривающиеся стороны, не создавая при этом новых проблем для других сторон, которые с той же проблемой не сталкиваются. Какая-либо поправка, которая создает новые трудности для некоторых договаривающихся сторон, была бы столь же неоправданной, особенно с учетом того факта, что нашей общей целью в Глобальном форуме по безопасности дорожного движения является именно повышение безопасности международного дорожного движения и его развитие;

d) не допускать несоблюдения результатов, достигнутых в рамках этих Конвенций, не только на высоком уровне в вопросах безопасности дорожного движения и международного дорожного движения в целом, но и на уровне принципов, закрепленных в обеих Конвенциях. Тот факт, что в недавно принятой резолюции о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в систему дорожного движения четко говорится о том, что она строится на принципах соблюдения указанных Конвенций, является одной из ее ключевых особенностей;

e) обеспечивать гибкость. Технология автоматизированных транспортных средств находится на ранней стадии разработки, поэтому многое еще неизвестно о том, как будут работать автоматизированные автомобили. Регулирование в этой области на ранней стадии может позволить не только открыть новые технологии, но и сильно навредить их развитию.

7. Важно иметь в виду тот факт, что Соединенное Королевство не выступает за то, чтобы не предпринимать никаких действий в целях решения проблем, с которыми сталкиваются некоторые договаривающиеся стороны. Мы скорее выступаем за то, чтобы действовать осторожно и на основе консенсуса, с тем чтобы любое разработанное решение было приемлемым для всех.

8. Мы хотели бы избежать обсуждения вопросов семантики, которое отнюдь не будет способствовать урегулированию имеющихся проблем. В этой связи действительно важно, чтобы мы все оставались прагматичными и избегали догматизма, что поможет выработать согласованную позицию, которая позволит создать равные условия для всех.

9. Мы твердо убеждены в том, что наилучший способ продвижения вперед по любой поправке – это достижение консенсуса на уровне Глобального форума по безопасности дорожного движения до ее представления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. Таким образом, в духе сотрудничества и в целях достижения консенсуса Соединенное Королевство будет продолжать работу на уровне Глобального форума в целях содействия выработке взаимоприемлемого решения в поддержку безопасного внедрения в практику автоматизированных транспортных средств.