



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) iv) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год) –

Автоматизированное вождение:

Предложение по поправкам к статье 8

Конвенции о дорожном движении 1968 года

Дискуссионный документ по пакету поспетейных поправок к Конвенции о дорожном движении 1968 года в поддержку использования автоматизированных транспортных средств

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

Настоящий документ представляет собой обновленный вариант неофициального документа № 2 (март 2019 года), в котором предложены поправки к нескольким статьям Конвенции о дорожном движении 1968 года и подняты вопросы относительно других статей (и приложений), которые могут быть рассмотрены на предмет потребности в поправках.

* Настоящее предложение не является заявлением о политике правительства Соединенного Королевства.



I. Введение

1. Позиция правительства Соединенного Королевства заключается в том, что ни Венская конвенция о дорожном движении 1968 года, ни ее предшественница, Женевская конвенция о дорожном движении 1949 года, не нуждаются в поправках для обеспечения возможности использования автоматизированных транспортных средств. Тем не менее будущая поправка – или даже новая конвенция – это заслуживающий внимания вариант, который не следует сбрасывать со счетов без должного рассмотрения. Соединенное Королевство признает желание некоторых государств – участников Венской конвенции 1968 года внести поправки в эту Конвенцию, с тем чтобы прояснить юридические основы использования автоматизированных транспортных средств и обеспечить справедливые условия, способствующие их безопасному внедрению (несмотря на правовой статус Резолюции в контексте статьи 31 Венской конвенции о праве международных договоров).
2. Будучи направленной на решение проблем, которые возникают в некоторых договаривающихся сторонах, удачная поправка не должна создавать новых трудностей для тех договаривающихся сторон, которые с ними до этого не сталкивались, независимо от того, являются ли они договаривающимися сторонами Конвенции 1968 года, Конвенции 1949 года или обеих конвенций.
3. Попытка изменить одну только статью 8 вряд ли обеспечит такую ясность и может привести к возникновению противоречий в рамках Конвенции 1968 года. Удачная поправка для автоматизированных транспортных средств должна предусматривать либо свободу действий на национальном уровне, либо рассмотрение каждого из положений конвенций и их применимости или неприменимости в отношении автоматизированных транспортных средств, а затем определение путей их возможного изменения или дополнения для обеспечения необходимой юридической определенности.
4. В нижеприведенном тексте предпринята лишь первоначальная попытка обозначить те области, в которых необходимы изменения или дополнения к существующему тексту. В тех случаях, где такие области были определены, текст содержит соответствующее предложение (на основе Резолюции и других предложений по поправкам). Другие элементы Конвенции 1968 года, возможно, потребуются/необходимо будет рассмотреть более подробно, поскольку настоящий документ не является окончательным перечнем изменений и областей, в которых они могут потребоваться. Аналогичную работу необходимо будет проделать и в отношении Конвенции 1949 года, возможно на основе нового протокола или соглашения, для предотвращения излишних расхождений между этими конвенциями.
5. В дополнение к первоначальному набору поправок был представлен аннотированный вариант перечня с обоснованием включения того или иного изменения и/или вопросами, которые необходимо будет рассмотреть.

II. Выявление областей для внесения изменений

6. Текст, выделенный **жирным шрифтом**, представляет собой поправку к существующему тексту Конвенции 1968 года. Исключенный текст для большей ясности в документе не фигурирует. Представленный перечень не следует считать исчерпывающим списком необходимых поправок для поддержки использования автоматизированных транспортных средств.

Определения:

i) термин «состав транспортных средств» означает два или более транспортных средств, сцепленных механическими или иными средствами, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

v) термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, **изнутри или снаружи** управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая

транспортные средства с АСВ и велосипеды) либо составом транспортных средств или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

ab) «динамическое управление» означает выполнение в реальном времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для маневрирования транспортным средством, включая 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;

ac) «система помощи водителю» означает сочетание аппаратного и программного обеспечения, которое содействует водителю в осуществлении динамического управления, но не заменяет собою водителя;

ad) «автоматизированная система вождения» (АСВ) означает комбинацию аппаратного и программного обеспечения для осуществления безопасного динамического управления автоматизированным транспортным средством на устойчивой основе от лица водителя;

ae) «автоматизированное транспортное средство» означает автотранспортное средство, оснащенное АСВ, которая действует на протяжении части или всего пути;

af) «пользователь дороги» означает любого участника дорожного движения, например пешехода, велосипедиста или водителя, а также, соответственно, АСВ, активированную водителем.

Статья 6

2. Пользователи дороги, включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны немедленно выполнять любое указание правоохранительных органов и лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.

Статья 7

1. Пользователи дороги, включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги, включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять или обеспечить принятие необходимых мер для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

3. Водители и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны проявлять повышенную осторожность, действуя безопасным и соответствующим образом в отношении таких наиболее уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты, и в частности дети, престарелые лица и инвалиды.

4. Водители и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны принять меры для того, чтобы транспортные средства не причиняли неудобства пользователям дороги и людям, проживающим в придорожных

владениях, в частности не создавали излишнего шума, не поднимали пыли и не выбрасывали выхлопные газы, если этого можно избежать.

Статья 8

1. Каждое транспортное средство, **включая транспортные средства с АСВ**, или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. **Водитель может самостоятельно осуществлять динамическое управление, задействуя систему помощи водителю или без нее, а также может делегировать динамическое управление АСВ. Водитель должен быть в состоянии активировать или деактивировать АСВ посредством конкретной команды.**

1-бис Положения настоящей Конвенции, касающиеся осуществления динамического управления, не применяются к водителю, если АСВ его транспортного средства активна.

1-тер АСВ, будучи активной, отвечает положениям главы II (Правила дорожного движения), применимым к осуществлению динамического управления.

1-кварта Любая содержащаяся в главе II ссылка на водителя или пользователя дороги в связи с осуществлением динамического управления также относится к автоматизированному транспортному средству и его АСВ, когда она активна. Исключение делается для положений статьи 27, если только транспортное средство не является мопедом или мотоциклом с АСВ.

1-квинквес АСВ должна достичь состояния максимальной безопасности дорожного движения для всех пользователей дороги и поддерживать бесперебойный поток движения, в случае если:

а) АСВ запрашивает возобновление динамического управления водителем, который оказывается не в состоянии сделать это в течение соответствующего периода времени; или

б) АСВ вынуждена по той или иной причине прекратить функционирование.

1-сексис Водитель, возобновляющий динамическое управление, должен продолжать выполнять все требования, предъявляемые к водителям.

2. 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, **включая транспортные средства с АСВ**, должен иметь знания и навыки, необходимые для управления его транспортным средством, **включая транспортные средства с системой помощи водителю или АСВ, и в том числе знать, как использовать АСВ, если он пожелает ее задействовать**; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. **Каждый водитель, независимо от того, находится ли он в своем транспортном средстве или за его пределами, должен быть всегда в состоянии управлять им, в том числе с помощью системы помощи водителю или с помощью АСВ, и**

а) должен быть знаком с правилами дорожного движения и предписаниями в области безопасности дорожного движения;

б) должен быть осведомлен о факторах, которые могут повлиять на его способность управлять транспортным средством, таких как усталость, употребление алкоголя или наркотиков, а также прием лекарственных препаратов; и

с) должен быть осведомлен о факторах, которые могут отвлечь его внимание от управления транспортным средством и/или активации и деактивации АСВ его транспортного средства.

5-бис При использовании системы помощи водителю или АСВ водитель должен быть осведомлен и проинформирован о ее надлежащем применении, соблюдать требования по ее эксплуатации и следовать процедурам по ее безопасному использованию.

5-тер Погонщик должен быть всегда в состоянии направлять своих животных.

6. Водителю транспортного средства следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением. Водитель, когда АСВ его транспортного средства активна, может выполнять другие действия, не связанные с вождением, при условии, что эти действия не мешают ему/ей безопасно реагировать на требования АСВ взять на себя задачу управления, если это необходимо. В национальном законодательстве следует установить правила в этой области.

6-бис В национальном законодательстве следует установить правила использования водителями транспортных средств мобильных телекоммуникационных устройств, в том числе в тех случаях, когда эти устройства используются для управления транспортным средством или для дистанционного динамического контроля над ним. В любом случае национальное законодательство должно запрещать использование водителем этого транспортного средства мобильного телекоммуникационного устройства, удерживаемого рукой, во время движения транспортного средства, за исключением случаев, когда речь идет об автоматизированном транспортном средстве с активированной АСВ.

7. Водитель автоматизированного транспортного средства должен иметь возможность активировать или деактивировать АСВ своего транспортного средства и поддерживать с ней связь, с тем чтобы иметь возможность управлять ею.

8. Пассажиры транспортного средства должны соблюдать любые указания по безопасности, данные водителем или АСВ, в зависимости от обстоятельств. Пассажиры не должны без необходимости отвлекать водителя или мешать нормальной работе АСВ.

Статья 13

1. Водитель транспортного средства или состава транспортных средств должен при любых обстоятельствах соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить, либо

а) путем осуществления динамического управления своим транспортным средством или составом транспортных средств, в том числе с использованием системы помощи водителю; или

б) путем делегирования динамического управления АСВ его автоматизированного транспортного средства.

1-бис Водитель автоматизированного транспортного средства с активированной АСВ должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения или с учетом показаний датчиков, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Водитель или его автоматизированное транспортное средство с активированной АСВ должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно при недостаточной осведомленности о дорожной обстановке.

Статья 30-бис

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению, ограничивало обзор водителю или препятствовало нормальной работе АСВ, когда она активна.

Статья 39

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии. Если эти транспортные средства оснащены **системами помощи водителю и/или АСВ, которые соответствуют национальным и/или международно признанным стандартам в отношении конструкции, характеристик и, в соответствующих случаях, официального утверждения и валидации транспортных средств**, они считаются соответствующими приложению 5.

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.**

Приложение 1

10. Договаривающиеся стороны могут отказывать в допуске на свою территорию в международное движение автотранспортных средств, прицепов или составов транспортных средств, включая автоматизированные транспортные средства, которые соответствуют только национальным стандартам в области транспортных средств, но не международно признанным стандартам в области транспортных средств.

III. Аннотированные предлагаемые поправки

Текст, выделенный **жирным шрифтом**, представляет собой поправку к существующему тексту Конвенции 1968 года. Исключенный текст для большей ясности в документе не фигурирует. Представленный перечень не следует считать исчерпывающим списком необходимых поправок для поддержки использования АТС. Аннотации заключены в квадратные скобки с пометкой «Примечание» следующим образом [Примечание: пример текста] или «Вопрос»: [Вопрос: пример текста?].

Определения:

[Примечание 1: если WP.1 желает внести в Конвенцию 1968 года поправки, касающиеся автоматизированных транспортных средств, то существуют определения, которые необходимо изменить или включить в нее, с тем чтобы обеспечить возможность эксплуатации автоматизированных транспортных средств, а также использования таких новых технологий, как платонинг. Ниже приведены предложения либо о поправках, либо о добавлениях].

[Примечание 2: терминология в данном случае будет иметь решающее значение, поскольку, как обсуждалось в рамках НГЭАВ, терминология ОИА оказалась для WP.1 и WP.29 менее полезной, чем можно было ожидать. Совместное совещание в феврале 2019 года положило начало процессу кодификации общих формулировок, и любая поправка должна надлежащим образом учитывать это во избежание путаницы. Для облегчения работы над этим документом были использованы формулировки Резолюции].

t) Термин «состав транспортных средств» означает два или более транспортных средств, сцепленных механическими или иными средствами, которые участвуют в дорожном движении как одно целое. [Примечание 3: добавление призвано уточнить, что соединение может осуществляться посредством таких технологий, как ЛИДАР, СОНАР и/или радиочастотная связь, а также с помощью механического соединения, например дышла].

v) Термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, **изнутри или снаружи** управляющее транспортным средством, автомобилем и т. д. (включая **транспортные средства с АСВ и велосипеды**) **либо составом транспортных средств** или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных. [Примечание 4: добавление призвано уточнить, что дистанционное вождение (и дистанционное управление АСВ) допустимо].

ab) «Динамическое управление» означает **выполнение в реальном времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для маневрирования транспортным средством, включая 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 5: термин «динамическое управление» используется для приведения текста в соответствие с Резолюцией].

ac) «Система помощи водителю» означает **сочетание аппаратного и программного обеспечения, которое содействует водителю в осуществлении динамического управления, но не заменяет собою водителя.** [Примечание 6: положение включено для прояснения вопроса о том, что представляет система помощи водителю, и во избежание путаницы с АСВ].

ad) «Автоматизированная система вождения» (АСВ) означает **комбинацию аппаратного и программного обеспечения для осуществления безопасного динамического управления автоматизированным транспортным средством на устойчивой основе от лица водителя.** [Примечание 7: это положение включено для прояснения вопроса о том, что представляет собой АСВ. Это определение будет охватывать все автоматизированные транспортные средства, а не только высокоавтоматизированные и полностью автоматизированные транспортные средства; оно составлено на основе последнего варианта Резолюции. Оно также включает слово «безопасного» для содействия повышению безопасности дорожного движения].

ae) «Автоматизированное транспортное средство» означает **автотранспортное средство, оснащенное АСВ, которая действует на протяжении части или всего пути.** [Примечание 8: это определение будет охватывать все автоматизированные транспортные средства, а не только высокоавтоматизированные и полностью автоматизированные транспортные средства; оно составлено на основе последнего варианта Резолюции].

af) «Пользователь дороги» означает **любого участника дорожного движения, например пешехода, велосипедиста или водителя, а также, соответственно, АСВ, активированную водителем.** [Примечание 9: это уточнение ранее отсутствовало, поэтому оно было включено для ясности и обеспечения возможности применения правил динамического управления к АСВ].

Статья 6

2. Пользователи дороги, **включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна,** должны немедленно выполнять любое указание **правоохранительных органов и лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.** [Примечание 10: цель предлагаемого изменения – отразить положения Резолюции и избежать телеологических дискуссий] [Вопрос 1: следует ли адаптировать другие ссылки, включая название, на «уполномоченных должностных лиц» в статье 6 аналогичным образом]?

Статья 7

1. Пользователи дороги, **включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна,** должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу. [Примечание 11: изменение предложено для отражения положений Резолюции].

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги, **включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна**, не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, **включая водителей и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна**, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять **или обеспечить принятие** необходимых мер для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги. [Примечание 12: изменение предложено для обеспечения бесперебойного движения транспорта; на автоматизированные транспортные средства не должны распространяться более низкие стандарты, чем на людей, управляющих транспортным средством].

3. Водители и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны проявлять повышенную осторожность, **действуя безопасным и соответствующим образом** в отношении таких наиболее уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты, и в частности дети, престарелые лица и инвалиды. [Примечание 13: изменение призвано отразить желаемое поведение].

4. Водители и их автоматизированные транспортные средства, в случае если АСВ активна, должны принять меры для того, чтобы транспортные средства не причиняли неудобства пользователям дороги и людям, проживающим в придорожных владениях, в частности не создавали излишнего шума, не поднимали пыли и не выбрасывали выхлопные газы, если этого можно избежать. [Примечание 14: предлагаемое изменение направлено на обеспечение последовательности].

Статья 8

[Примечание 15: изменения дополняют предложения, содержащиеся в других документах о поправках].

[Примечание 16: существует общий вопрос, касающийся терминологии. В настоящем документе используется терминология Резолюции без чрезмерного заимствования терминов ОИА и, по возможности, отражаются первоначальные соображения представителей WP.29 от Соединенного Королевства для содействия выработке формулировок, отвечающих целям как WP.1, так и WP.29].

[Примечание 17: хотя эти предложения составлены таким образом, чтобы не затрагивать вопрос об уровне автоматизации, мы хотели бы отметить, что многие стороны выразили обеспокоенность по поводу использования условно автоматизированных транспортных средств, что, возможно, потребует дополнительных обсуждений, в том числе в связи с предлагаемой резолюцией о других видах деятельности].

1. Каждое транспортное средство, **включая транспортные средства с АСВ**, или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. **Водитель может самостоятельно осуществлять динамическое управление, задействуя систему помощи водителю или без нее, а также может делегировать динамическое управление АСВ. Водитель должен быть в состоянии активировать или деактивировать АСВ посредством конкретной команды.** [Примечание 18: изменение предложено для того, чтобы отразить возможность использования АСВ].

1-бис Положения настоящей Конвенции, касающиеся осуществления динамического управления, не применяются к водителю, если АСВ его транспортного средства активна. [Примечание 19: изменение предложено для уточнения того, что водитель не осуществляет динамического управления, когда АСВ его транспортного средства активна].

1-тер АСВ, будучи активной, отвечает положениям главы II (Правила дорожного движения), применимым к осуществлению динамического управления. [Примечание 20: поправка внесена для учета положений Резолюции].

1-кварта Любая содержащаяся в главе II ссылка на водителя или пользователя дороги в связи с осуществлением динамического управления также относится к автоматизированному транспортному средству и его АСВ, когда она активна. Исключение делается для положений статьи 27, если только транспортное средство не является мопедом или мотоциклом с АСВ. [Примечание 21: поправка включена для обеспечения последовательности. Ссылка на статью 27 призвана устранить противоречие].

1-квинквес АСВ должна достичь состояния максимальной безопасности дорожного движения для всех пользователей дороги и поддерживать бесперебойный поток движения, в случае если:

а) АСВ запрашивает возобновление динамического управления водителем, который оказывается не в состоянии сделать это в течение соответствующего периода времени; или

б) АСВ вынуждена по той или иной причине прекратить функционирование. [Примечание 22: эта поправка включена для учета замечаний о необходимости обеспечения отказоустойчивости или сохранения работоспособности в тех случаях, когда водитель не возобновляет контроль в пределах среды штатной эксплуатации (условно автоматизированная система) или когда транспортное средство оказывается вне среды штатной эксплуатации (высокоавтоматизированная система).

1-сексиес Водитель, возобновляющий динамическое управление, должен продолжать выполнять все требования, предъявляемые к водителям. [Примечание 23: предложенная поправка отражает положения Резолюции].

2. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством. [Вопрос 2: нужно ли нам эквивалентное требование для автоматизированной системы вождения? Как решать такие вопросы, как обновление программного обеспечения, периодические проверки работоспособности и ведение систем хранения данных? WP.29 будет иметь свои соображения на этот счет].

4. Водитель механического транспортного средства, **включая транспортные средства с АСВ**, должен иметь знания и навыки, необходимые для управления его транспортным средством, **включая транспортные средства с системой помощи водителю или АСВ, и в том числе знать, как использовать АСВ, если он пожелает ее задействовать**; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства. [Примечание 24: поправка включена для обеспечения последовательности].

5. **Каждый водитель, независимо от того, находится ли он в своем транспортном средстве или за его пределами, должен быть всегда в состоянии управлять им, в том числе с помощью системы помощи водителю или с помощью АСВ, и**

а) **должен быть знаком с правилами дорожного движения и подписаниями в области безопасности дорожного движения;**

б) **должен быть осведомлен о факторах, которые могут повлиять на его способность управлять транспортным средством, таких как усталость, употребление алкоголя или наркотиков, а также прием лекарственных препаратов; и**

с) **должен быть осведомлен о факторах, которые могут отвлечь его внимание от управления транспортным средством и/или активации и деактивации АСВ его транспортного средства.**

5-бис При использовании системы помощи водителю или АСВ водитель должен быть осведомлен и проинформирован о ее надлежащем применении, соблюдать требования по ее эксплуатации и следовать процедурам по ее безопасному использованию. [Примечание 25: поправки 5 и 5-бис отражают и дополняют

положения Резолюции, в соответствии с которыми пользователи должны быть в состоянии безопасно использовать АСВ].

5-тер Погонщик должен быть всегда в состоянии направлять своих животных. [Примечание 26: эта поправка предложена с тем, чтобы для ясности развести в разные пункты положения, касающиеся роли водителя транспортного средства и погонщика животных].

6. Водителю транспортного средства следует избегать любых действий, которые не связаны с вождением. **Водитель, когда АСВ его транспортного средства активна, может выполнять другие действия, не связанные с вождением, при условии, что эти действия не мешают ему/ей безопасно реагировать на требования АСВ взять на себя задачу управления, если это необходимо. В национальном законодательстве следует установить правила в этой области.** [Примечание 27: этот вопрос все еще находится на рассмотрении НГЭАВ и WP.1, и далеко не ясно, какие действия следует считать безопасными в том плане, что они не помешают водителю возобновить надлежащее и безопасное динамическое управление. Необходимы дополнительные независимые, научно обоснованные и прошедшие экспертную оценку доказательства, и **WP.1 согласилась с тем, что конвенции не нуждаются в изменении для отражения этих принципов.** Вместе с тем эта формулировка отражает последние соображения НГЭАВ].

6-бис В национальном законодательстве следует установить правила использования водителями транспортных средств **мобильных телекоммуникационных устройств, в том числе в тех случаях, когда эти устройства используются для управления транспортным средством или для дистанционного динамического контроля над ним.** В любом случае национальное законодательство должно запрещать использование водителем этого транспортного средства **мобильного телекоммуникационного устройства, удерживаемого рукой, во время движения транспортного средства, за исключением случаев, когда речь идет об автоматизированном транспортном средстве с активированной АСВ.** [Примечание 28: поправка предусматривает замену слова «телефонов» на «мобильных телекоммуникационных устройств», с тем чтобы учесть появление таких технологических разработок, как смартфоны и планшеты, а также других устройств, подключенных к Интернету, и отразить возможность использования управления на расстоянии для облегчения работы дистанционных водителей, например при использовании функции дистанционного управления парковкой].

7. **Водитель автоматизированного транспортного средства должен иметь возможность активировать или деактивировать АСВ своего транспортного средства и поддерживать с ней связь, с тем чтобы иметь возможность управлять ею.** [Примечание 29: поправка была предложена для учета положений Резолюции]. [Вопрос 3: WP.29 будет иметь свои соображения по этому вопросу; следует ли делать акцент на взаимодействии АСВ с водителем? Это предусматривало бы использование стандартных символов и сигналов, а также, в соответствующих случаях, версий на местных языках, что способствовало бы повышению безопасности дорожного движения, создавая меньше путаницы среди пользователей. Всю эту работу необходимо будет проделать WP.29, но WP.1, возможно, сможет помочь с внесением в соответствующий текст аналогичных положений].

8. **Пассажиры транспортного средства должны соблюдать любые указания по безопасности, данные водителем или АСВ, в зависимости от обстоятельств. Пассажиры не должны без необходимости отвлекать водителя или мешать нормальной работе АСВ.** [Примечание 30: изменение было предложено для противодействия поведению пассажиров, в том числе пассажиров автоматизированных транспортных средств, наносящему ущерб безопасности дорожного движения].

Статья 13

1. Водитель транспортного средства **или состава транспортных средств** должен при любых обстоятельствах соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить, либо

а) путем осуществления динамического управления своим транспортным средством или составом транспортных средств, в том числе с использованием системы помощи водителю; или

б) путем делегирования динамического управления АСВ его автоматизированного транспортного средства. [Примечание 31: изменение предложено для обеспечения согласованности]. [Вопрос 4: вопрос о том, в состоянии ли АСВ принимать более оптимальные решения, особенно в критических ситуациях, остается открытым. Таким образом, WP.1 не следует упускать возможности повысить безопасность дорожного движения].

1-бис Водитель **автоматизированного транспортного средства с активированной АСВ** должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения или с учетом показаний датчиков, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Водитель **или его автоматизированное транспортное средство с активированной АСВ** должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно **при недостаточной осведомленности о дорожной обстановке**. [Примечание 32: предлагаемое изменение направлено на обеспечение последовательности].

Статья 20

[Вопрос 5: следует ли разработать конкретные правила, запрещающие пешеходам и другим участникам дорожного движения «дразнить» автоматизированные транспортные средства? Это может потребовать внесения изменений в положения, касающиеся нарушения правил перехода дороги пешеходами; при этом следует отметить, что условия в конкретных странах могут различаться].

Статья 30-бис

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению, ограничивало обзор водителю **или препятствовало нормальной работе АСВ, когда она активна**. [Примечание 33: изменение предложено для создания одинаково оптимальных условий для транспортных средств с ручным управлением и транспортных средств, использующих АСВ].

Глава 3

Статья 35

[Вопрос 6: нужно ли вносить в эту статью поправки для указания того, является ли транспортное средство автоматизированным или нет? WP.29 будет иметь свои соображения по этому поводу. Предполагается, что на сегодняшний день это определяется в рамках официального утверждения транспортного средства и указывается в документации на момент регистрации; однако речь идет только о тех странах, в которых используется процедура официального утверждения типа, поэтому нам следовало бы проявлять максимальную гибкость для учета различных путей выхода на рынок].

Статья 39

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии. Если эти транспортные средства оснащены **системами помощи водителю и/или АСВ, которые соответствуют национальным и/или международно признанным стандартам в отношении конструкции, характеристик и, в соответствующих случаях, официального утверждения и валидации транспортных средств**, они считаются соответствующими приложению 5. [Примечание 34: привязка к стандартам соглашений 1958 или 1998 годов может оказаться неуместной, особенно если стороны намерены охватить транспортные

средства, сконструированные в соответствии с национальными стандартами, которые обеспечивают уровень безопасности, эквивалентный стандартам ЕЭК ООН, например Федеральные стандарты безопасности автотранспортных средств США, и могут позволить ЕС выводить на рынок транспортные средства на основе статьи 20 Рамочной директивы 2007 года. Предложенное изменение отражает этот подход. См. также текст для включения в приложение 1 ниже. Этот вопрос требует обсуждения с WP.29].

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 35: 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 будет охватывать все положения Конвенции 1968 года, а не только положения об автоматизированных транспортных средствах]. [Вопрос 7: улучшит ли эту поправку включение слова «толкование»]?

Приложение 1

10. Договаривающиеся стороны могут отказывать в допуске на свою территорию в международное движение автотранспортных средств, прицепов или составов транспортных средств, включая автоматизированные транспортные средства, которые соответствуют только национальным стандартам в области транспортных средств, а не международно признанным стандартам в области транспортных средств. [Примечание 34 включено в качестве противовеса предлагаемым измерениям к статье 39].

Приложение 4

[Вопрос 8: нужно ли вносить в этот пункт поправки, чтобы мы могли указывать, оснащено ли транспортное средство АСВ или нет? Это облегчило бы работу служб управления дорожным движением и правоохранительных органов, а также другие аспекты деятельности в сфере внутренней политики].

Приложение 5

[Вопрос 9: несколько комментаторов предложили, чтобы в автоматических транспортных средствах была предусмотрена индикация того, находятся ли они под управлением АСВ (иными словами, в автоматическом режиме) или под управлением человека. Индикация может быть визуальной (видимой для всех) или обеспечиваться с помощью других средств, например, радиомаяка (информацией будут располагать только соответствующие органы). Нужно ли включать это в текст? WP.29 будет иметь свои соображения по этому вопросу. WP.1 следует отметить, что видимая всем индикация может побудить других участников дорожного движения «дразнить» автоматизированное транспортное средство. Вместе с тем существуют и другие варианты, в частности индикатор на зеркале заднего вида со стороны водителя, такой как предупреждение об обнаружении объектов вне зоны видимости водителя. WP.1 следует взаимодействовать с WP.29 по этому вопросу].