


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Глобальный форум по безопасности дорожного движения
Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении
Шестая сессия

Женева, 4–5 мая 2023 года

Доклад Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении о работе ее шестой сессии
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	2
III. Утверждение доклада о работе пятой сессии (пункт 2 повестки дня)	5–9	2
IV. Мероприятия, проведенные после окончания сессии в декабре 2022 года (пункт 3 повестки дня)	10–15	3
V. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2023 года и сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения в марте 2023 года (пункт 4 повестки дня)	16	4
VI. Деятельность и подготовка плана работы по итогам состоявшихся в 2023 году сессий КВТ и WP.1 и последующие шаги (пункт 5 повестки дня)	17–47	4
A. Деятельность по оценке	17–43	4
B. Выявление проблем	44–45	8
C. Содержание плана работы и последующие шаги	46–47	8
VII. Представление докладов (пункт 6 повестки дня)	48	8
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	49–50	9
IX. Следующая сессия (пункт 8 повестки дня)	51	9
X. Утверждение перечня решений шестой сессии (пункт 9 повестки дня)	52–53	9

Приложение

- I. Доклад о достижениях Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении с момента ее учреждения

10



I. Участники

1. Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ПДАТС) провела совещание 4–5 мая 2023 года в Женеве.
2. В отсутствие г-жи Б. Рудольф (Германия) совещанием руководили заместители Председателя — г-жа М. Молина (Франция) 4 мая 2023 года и г-н Х. Берг (Швеция) 5 мая 2023 года. В соответствии с п. 10 круга ведения (ECE/TRANS/2021/6, приложение III) в его работе участвовали аккредитованные эксперты от следующих стран: Германии, Греции, Италии, Канады, Кыргызстана, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швеции, Швейцарии и Японии.
3. По приглашению Председателя присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и научных структур: Университета Южной Каролины и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП). По приглашению WP.1 в работе принял участие эксперт от ЕВРОМЕД. По приглашению эксперта от Соединенных Штатов Америки на совещании присутствовал эксперт от компании «Уаймо».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1/Rev.1

4. Председатель напомнил, что пересмотренная предварительная повестка дня была подготовлена в связи с необходимостью учета указаний КВТ и WP.1. Группа приняла к сведению, что первоначальная предварительная повестка дня (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1) была пересмотрена, и поблагодарила секретариат за подготовку пересмотренного варианта в соответствии с последними указаниями вышестоящих органов. Группа рассмотрела и утвердила повестку дня (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/1/Rev.1).

III. Утверждение доклада о работе пятой сессии (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10

5. Эксперт от Канады упомянул о технических проблемах, возникающих при передаче звука подключающимся удаленно участникам, и предложил поправки к п. 12, отражающие позицию Канады.
6. Секретарь сообщил Группе, что предложения эксперта от Италии, Председателя WP.1, в отношении разъяснений были направлены руководству Группы. Он пояснил, что текст был рассмотрен руководством группы. Он предложил Группе рассмотреть эти разъяснения.
7. Эксперт из Италии поблагодарил секретариат за представление редакционных разъяснений и поддержал выведенный на экран текст.
8. Отметив возможность при необходимости вернуться к версиям доклада на русском и/или французском языках, Группа экспертов утвердила доклад со следующими изменениями (воспроизведенными в документе ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10/Rev.1):

Пункт 12 изменить следующим образом:

«12. Отметив оговорки Канады в отношении разработки проекта новой конвенции об автоматизированных транспортных средствах, эксперт от Канады рекомендовала Группе в целях обеспечения единообразия терминологии координировать работу с соответствующими форумами, в частности с

неофициальной рабочей группой по функциональным требованиям для автоматизированных и автономных транспортных средств (НПГ по ФРАВ) — подгруппой Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) в рамках WP.29. Она также предложила, если это будет сочтено необходимым, сохранить за новым юридически обязательным документом определенную степень гибкости, с тем чтобы он мог соответствовать внутренним обстоятельствам договаривающихся сторон».

Пункт 13 изменить следующим образом:

«13. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, [...] «каркас»/исходный вариант. Вместе с тем она задала вопрос об аналитической основе представленной работы».

Пункт 18 изменить следующим образом:

«18. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, напомнила, что мандатом Группы предусматривается подготовка проекта нового правового документа по использованию автоматизированных транспортных средств, который будет обладать юридической силой и актуальностью глобального инструмента согласования и относиться не только к внутреннему и международному дорожному движению».

9. Группа поручила секретариату подготовить пересмотренный вариант доклада.

IV. Мероприятия, проведенные после окончания сессии в декабре 2022 года (пункт 3 повестки дня)

Документация: презентации 1 и 2

10. Эксперт от Нидерландов провела презентацию 2 с кратким изложением работы, проделанной добровольцами по составлению проекта со времени окончания пятой сессии Группы в декабре 2022 года. Она перечислила договаривающиеся стороны и международных экспертов, которые внесли вклад в составление проекта, и подчеркнула их сферу компетенции, согласно предписаниям положения о круге ведения Группы. Она подробно описала проделанную редакционную работу, а также деятельность по рассмотрению материалов, представленных Комитетом по внутреннему транспорту в ходе его сессии в феврале 2023 года, результатом которого стала подготовка предварительного проекта для дальнейшего обсуждения.

11. Эксперт от Швеции провел презентацию 1, посвященную системе «Обоснованная теория» — качественной индуктивной методологии для разработки теорий, которая направлена на то, чтобы придать научный характер результатам работы добровольцев по составлению проекта и продемонстрировать научную основу этой работы. Он напомнил о двух общих научных методах формирования знаний — индуктивном и дедуктивном. Он пояснил значение понятия «обоснованная теория» и роль данных в разработке теорий, основанных на обнаруженных в этих данных закономерностях.

12. Эксперт заявил, что, возможно, не все данные и внутренние предложения, собранные для подготовки предварительного проекта, будут в полной мере пригодны в глобальном масштабе, однако рекомендовал использовать результаты работы добровольцев по составлению проекта на этапе проверки нового правового документа (т. е. добавления новых данных, изменения текущей оценки и т. д.), а также на этапе дальнейшего обсуждения, касающегося, например, пробелов или необходимого типа документа.

13. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии приветствовала эту презентацию и заявила, что одним из вариантов может стать объединение собранных данных в статьи для нового правового документа, но при этом некоторые темы могут фигурировать и в других документах, будь то юридически

обязывающих или нет. Она добавила, что не исключена возможность разработки совершенно иного документа в целях устранения пробелов.

14. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявила, что в тот момент, когда группа начнет работу над глобальной оценкой, существенную пользу принесет использование предварительного проекта, подготовленного неофициальной группой добровольцев, без включения в него проекта правового документа и лежащих в его основе материалов. Проект правового документа не следует использовать для подтверждения соответствия и для предстоящей работы. Эксперт отметила, что основным направлением предстоящей работы группы должна стать непосредственно глобальная оценка, которая необходима для подкрепления глобального документа.

15. Эксперт от Канады присоединился к замечаниям Соединенных Штатов Америки и заявил о важности документирования процесса составления проекта и последовательности принятия решений, в том числе анализа вопросов существа, с тем чтобы договаривающиеся стороны WP.1 могли рассмотреть и тщательно изучить эти процессы. Он сообщил, что в рамках пункта 5 повестки дня договаривающиеся стороны укажут альтернативный путь и постараются найти общий язык.

V. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2023 года и сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения в марте 2023 года (пункт 4 повестки дня)

Документация: (ECE/TRANS/328, п. 30
ECE/TRANS/WP.1/183, пп. 20–21)
презентация 4

16. Секретарь провел презентацию 4, проинформировав Группу об основных вопросах, которые были рассмотрены на сессии Комитета по внутреннему транспорту в феврале 2023 года и сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения в марте 2023 года (WP.1) и которые привели к внесению изменений в повестку дня группы экспертов. Он добавил, что дополнительная информация содержится в докладах о работе соответствующих сессий (ECE/TRANS/328, п. 30 и ECE/TRANS/WP.1/183, пп. 20–21).

VI. Деятельность и разработка плана работы по итогам состоявшихся в 2023 году сессий КВТ и WP.1 и последующие шаги (пункт 5 повестки дня)

A. Деятельность по оценке

Документация: неофициальные документы №№ 2 и 4
презентации 3, 5 и 6

17. Эксперт от Финляндии, выступая от имени добровольцев по составлению проекта, провела презентацию 3, озаглавленную «Оценка пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и определение вопросов для рассмотрения». Она напомнила о том, что в результате внедрения в дорожное движение автоматизированных транспортных средств ожидается кардинальное изменение в правилах, касающихся безопасности дорожного движения, которое может привести к пересмотру принципа возложения основной ответственности на водителя. Она пояснила, что для работы с этим кардинальным изменением может быть недостаточно лишь изучения существующих правил. Эксперт подробно описала цель предварительного проекта, напомнив об опубликованных секретариатом Группы в декабре 2021 года и марте 2022 года результатах обследования, касающегося оценки потребностей. Она подчеркнула риски, связанные с недостаточной ясностью в отношении ролей, запросами о передаче управления, навыками, информированностью

водителя о режиме работы и защитой данных. Она представила содержание предварительного проекта и предложила возможные дальнейшие шаги. Эксперт предложила всем договаривающимся сторонам принять участие в обсуждении и упомянула обследования, проведенные в декабре 2021 и марте 2022 года и проанализированные Канадой и Швецией, в качестве примера сотрудничества, которое можно повторить для решения будущих задач.

18. Эксперт от Германии приветствовал презентацию и добавил, что предварительный проект действительно является ценным инструментом. Эксперт от Польши заявил, что необходимость разработки нового правового документа в достаточной степени обоснована предварительным проектом, причем в этом проекте учитываются все выявленные риски и представлен передовой опыт и знания. Он высказался за то, чтобы сохранить предварительный проект в качестве основы для дальнейшего обсуждения и работы Группы.

19. Эксперты от Греции, Нидерландов, Португалии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Франции и Швеции поддержали заявление Польши и подчеркнули, что предварительный проект будет весьма полезным для обсуждения инструментом. Эксперт от Португалии предложил экспертам от Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии принять участие в составлении документа, с тем чтобы в нем были также отражены их мнения и потребности. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии добавила, что в предварительном проекте объединены знания, полученные в ходе проделанной на данный момент работы GE.3, и что проект разработан при широком участии экспертов из разных стран и приглашенных экспертов; кроме того, задолго до текущего совещания неофициальная редакционная группа обратилась к странам, не участвовавшим в работе, с предложением провести оперативное совещание по проделанной работе, чтобы обеспечить всеобщее понимание того, как именно в проекте устраняются ранее выявленные пробелы.

20. Эксперт от Университета Южной Каролины предложил рассмотреть риски, перечисленные в презентации 3, поскольку они могут служить связующим звеном между предложенными для обсуждения документами.

21. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки приветствовали неофициальный документ № 2, кроме проекта правового документа. Этот документ, совместно с неофициальным документом № 4, следует сделать отправной точкой для проведения оценки. Эксперты предложили объединить тезисы, лежащие в основе неофициальных документов №№ 2 и 4, чтобы согласовать общую схему дальнейших действий. Они подчеркнули необходимость прозрачного и задокументированного анализа.

22. Эксперты от Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии вынесли на рассмотрение неофициальный документ № 4. Они подняли ряд технических вопросов и предложили дальнейшие шаги в форме плана, включающего 11 требующих решения вопросов. Эти вопросы относятся к темам рисков и препятствий, возникающих при использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении; анализа пробелов в существующих конвенциях и резолюциях WP.1; оценки правовых документов; и уточнения сферы охвата и определений автоматизации транспортных средств для использования в документе. Эксперты от Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии выразили свое предпочтение в отношении того, чтобы новым правовым документом стала не конвенция — по причине повышенной административной нагрузки, которая будет связана с новой конвенцией в их странах, а также по причине того, что единообразия, ожидаемого по итогам внедрения нового правового документа, можно достичь и с помощью не имеющих обязательной юридической силы международных документов. Если же в качестве нового правового документа Группа намерена разработать конвенцию, то в каждой договаривающейся стороне к ней должна быть применена надлежащая правовая процедура демократического характера, что подразумевает высокую административную нагрузку по разъяснению необходимости в новом юридически обязательном документе с предоставлением конкретных доказательств. Поэтому, согласно заявлениям экспертов от Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии,

договаривающимся сторонам следует сосредоточить внимание на оценке рисков, связанных с использованием автоматизированных систем вождения, и провести оценку всех возможных пробелов в Конвенциях 1949 и 1968 годов и резолюциях WP.1.

23. Эксперт от Канады заявил, что при выборе типа правового документа необходимо учитывать дополнительные аспекты, в том числе: имеющуюся фактологическую базу; темпы изменений, которые могут потребовать обновления документов в будущем; а также степень гибкости и административной нагрузки при внесении изменений в различные типы документов договаривающимися сторонами. Он предположил, что само по себе наличие юридически обязательного документа еще не гарантирует единообразия.

24. Эксперт от Японии поддержал заявления Канады и Соединенных Штатов Америки и предложил ввести рабочие правила для разработки нового правового документа, а именно: а) выявление необходимости либо отсутствия необходимости внедрения обязательных правил; б) сведение к минимуму вопросов, которые должны охватываться юридически обязательным документом; и с) согласование всех остальных разрабатываемых общих правил в более гибком формате, например в формате резолюции.

25. Эксперты от Греции, Португалии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии и Швеции приветствовали предложение Канады, Соединенных Штатов и Японии, однако выразили обеспокоенность по поводу ресурсов, необходимых для выполнения всех пунктов плана работы, представленного в неофициальном документе № 4. Эксперт от Греции задал вопрос о требуемом количестве неофициальных рабочих групп/подгрупп.

26. Эксперт от Университета Южной Каролины просил уточнить, приведет ли выполнение предложенного плана работы к выполнению мандата КВТ на разработку нового правового документа, и спросил, рассматривается ли возможность выделения на работу с каждым риском отдельной подгруппы. Эксперт от Соединенных Штатов Америки в ответ на заданный вопрос сообщила, что в силу последнего решения КВТ, принятого в феврале 2023 года, мандат Группы изменился. Она предложила учредить небольшие неофициальные рабочие группы, которые будут проводить неофициальные совещания в промежутках между официальными совещаниями, и создать общий шаблон для разъяснения и представления результатов работы каждой группы.

27. Эксперт от МОПАП ответил на вопрос, заданный представителям отрасли в неофициальном документе № 4, и предложил сотрудничество для обмена опытом, если в таковом есть необходимость.

28. Эксперт от компании «Уаймо» сообщил Группе, что его компания уже три года предлагает услуги полностью автономных транспортных средств без водителя в различных частях Соединенных Штатов Америки, и что с того момента, как WP.1 начала изучать этот вопрос, состав проблем мог измениться. В качестве примера он указал, что в Соединенных Штатах уже рассматривался вопрос об ответственности и вопросы страхования. По его мнению, представители американской автомобильной промышленности до сих пор не участвовали ни в одном из совещаний Группы, поскольку не ожидали никаких результатов от ее работы. Эксперт от МОПАП заявил, что приведенное выше заявление отражает позицию независимой организации, однако не отражает позицию МОПАП.

29. Эксперт от Финляндии предложила решить проблему, связанную с ресурсами и рабочей нагрузкой, путем внедрения инновационных методов работы. Она предложила разделить задачу на подзадачи по разработке небольших документов и собирать материалы посредством обследования. Эксперт от Италии поддержал этот подход. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержала общий смысл этого предложения, но выразила осторожность в отношении использования обследований, поскольку в их рамках, скорее всего, будет проводиться сбор мнений, а не научных данных, обосновывающих деятельность GE.3.

30. В ответ на вопрос эксперта от Университета Южной Каролины и на выражение обеспокоенности Германией в отношении сроков эксперт от Соединенных Штатов

Америки заявила, что цель этой работы состоит не в достижении совершенства, однако полную оценку провести все же необходимо, чтобы итоговый документ имел глобальный характер, но при этом был приемлем и на внутригосударственном уровне. Эксперт от Канады пояснил, что его цель состоит не в ожидании поступления идеальных данных и фактов, касающихся использования автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, а в сборе достаточного количества фактологических данных для принятия обоснованного решения о необходимости разработки документа и определения подходящих типов документов.

31. Эксперт от Португалии подчеркнул юрисдикционные вопросы, связанные с внедрением автоматизированных систем вождения в международное дорожное движение, и в качестве примера, который может быть рассмотрен данной группой, указал на случай, когда центр наблюдения за парком автоматизированных транспортных средств находится за границей. Он предложил другие методы работы, а именно разработку небольших документов, касающихся конкретных вопросов, которые впоследствии могут стать основой для международного документа.

32. Эксперт от Японии пояснил, что, поскольку Япония является островным государством, ее представители, возможно, считают разработку международного документа менее срочным вопросом и желают услышать мнение европейских стран по этому поводу. Он также поделился информацией о внутреннем законодательстве Японии, касающемся автоматизированного вождения, которое было разработано в ускоренном темпе для соблюдения сроков, установленных в 2022 году.

33. Эксперт от ЕВРОМЕД в числе важнейших вопросов, требующих решения, отметил вопросы (кибер)безопасности и связанных с ней потенциальных террористических угроз, а также вопросы дорожных ситуаций со смешанным движением, возникающих в результате эксплуатации автомобилей без водителей.

34. Эксперт от Германии тоже поделился информацией о национальном законодательстве, касающемся автоматизированных систем вождения (АСВ), и подчеркнул важность обеспечения единообразия для поддержки эксплуатации таких транспортных средств.

35. Эксперт от Канады отметил, что на заседаниях WP.1 и GE.3 неоднократно обсуждался вопрос о том, что в Европе наблюдается все большее разнообразие норм и правил, поскольку договаривающиеся стороны принимают собственные законы, и именно это разнообразие обуславливает необходимость внедрения общего решения. Он призвал европейские договаривающиеся стороны поделиться конкретными примерами этой все более актуальной проблемы, чтобы обеспечить коллективное понимание вопросов и способов их решения в будущем.

36. Группа кратко обсудила тезис о том, что дистанционное вождение не относится к АСВ.

37. Председатель подвел итоги обсуждения и предложил несколько вариантов организации небольших групп для работы с материалами неофициальных документов №№ 2 и 4.

38. Группа коллективно подготовила план работы, воспроизведенный в презентации 6. Группа решила организовать неофициальную сессию GE.3, в ходе которой будет подготовлен шаблон, а затем проведена работа над общими темами и работа в рамках двух подгрупп.

39. Группа решила, что общий шаблон будет подготовлен в течение одного месяца (крайний срок: 5 июня 2023 года). Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Франции вызвались провести (в виртуальном формате и только на английском языке) неофициальное совещание GE.3 в целях совместной разработки шаблона и стать его сопредседателями.

40. Группа распределила соответствующие пункты и вопросы неофициальных документов №№ 2 и 4 между подгруппами. Группа одобрила подробную информацию о задачах обеих подгрупп, представленную на слайдах 2–3 презентации 6. Группа

решила, что первые результаты своей работы подгруппы представят для рассмотрения на следующей сессии.

41. Эксперты от Соединенных Штатов Америки и Финляндии предварительно согласились стать сопредседателями подгруппы 1 (информация ожидает подтверждения). Эксперты от Канады и Нидерландов предварительно согласились стать сопредседателями подгруппы 2 (информация ожидает подтверждения). Группа экспертов, возможно, пожелает обсудить и выбрать свой собственный метод работы в период между официальными сессиями.

42. Группа подтвердила, что на заседаниях подгрупп будет присутствовать ряд делегаций. Эксперты согласились подтвердить свое участие в совещаниях до 5 июня 2023 года.

43. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поддержал идею, высказанную экспертом от Португалии, и предложил ему вместе с остальными членами Группы обдумать вопрос подготовки кратких и предметных документов.

В. Выявление проблем

Документация: презентация № 5/Rev.1

44. Председатель обратился к экспертам с просьбой в ходе обмена мнениями поделиться с Группой информацией о проблемах, выявленных их странами при регулировании АСВ и потенциально относящихся к сфере деятельности Группы, а также о проблемах, с которыми их страны сталкиваются в данный момент.

45. Эксперты от Германии, Греции, Италии, Канады, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швеции и Японии рассказали о проводящейся в их странах работе и проблемах, которые решаются в рамках внутренней законодательной деятельности, связанной с АСВ. Группа также заслушала презентацию МОПАП (презентация № 5/Rev.1) и выступления экспертов от ЕВРОМЕД и Университета Южной Каролины.

С. Содержание плана работы и последующие шаги

Документация: неофициальный документ № 3

46. Эксперт от Франции представил предложение Германии, Франции и Швеции относительно пересмотра программы работы группы экспертов с целью отразить в ней пункт а) решения № 23, принятого Комитетом по внутреннему транспорту на его восемьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/328, п. 30). Предлагаемые изменения направлены на обновление сроков и сферы охвата, отражение продления мандата до декабря 2024 года и включение содержания подпунктов i) и ii) пункта а) решения № 23.

47. Группа решила заключить пункт с) документа в квадратные скобки и просила секретариат распространить этот документ под официальным условным обозначением для рассмотрения на следующей сессии.

VII. Представление докладов (пункт 6 повестки дня)

48. Эксперты напомнили о цели приложения к документу ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/10 и решили расширить его с учетом итогов данной сессии. Группа поручила обоим заместителям Председателя представить соответствующий доклад Глобальному форуму по безопасности дорожного движения для рассмотрения на его сессии в сентябре 2023 года (см. приложение к настоящему докладу).

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

49. Группа согласовала мероприятия, которые будут проводиться в рамках неофициальных совещаний до начала следующей сессии в ноябре 2023 года и которые перечислены в пункте 5 а) повестки дня.

50. Группа обсудила правило 12 своего круга ведения и сочла, что правила участия в заседаниях GE.3 могут быть пересмотрены в целях поощрения участия дополнительных заинтересованных сторон.

IX. Следующая сессия (пункт 8 повестки дня)

51. Секретарь сообщил Группе, что по просьбе Председателя WP.1, высказанной на восемьдесят шестой сессии (см. доклад ECE/TRANS/WP.1/183, п. 21), седьмая сессия Группы была продлена. Сессия запланирована на 30 ноября — 1 декабря 2023 года.

X. Утверждение перечня решений шестой сессии (пункт 9 повестки дня)

Документация: проект доклада

52. Секретарь представил проект доклада о работе нынешней сессии.

53. Группа рассмотрела и приняла этот документ.

Приложение

Доклад о достижениях Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении с момента ее учреждения

В настоящем документе отражены достижения Группы экспертов (ГЭ) по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) с момента ее учреждения. В нем рассматриваются итоги шести официальных сессий и четырех неофициальных сессий, состоявшихся до конца сентября 2022 года.

1. В ходе первой сессии, которая состоялась 1 сентября 2021 года, Группа избрала своих должностных лиц и разработала программу работы на период, на который она была учреждена. Группа решила доработать программу работы в ходе неофициального совещания, организованного Францией, и рассмотреть ее на следующей сессии.
2. На своей восьмьдесят третьей сессии в сентябре 2021 года WP.1 отметил работу, проделанную в ходе первой сессии Группы, и подчеркнул необходимость сосредоточить обсуждения и результаты работы Группы на ее мандате (согласно приложению III к документу ECE/TRANS/2021/6).
3. На второй сессии Группы, которая состоялась в декабре 2021 года, Группа приняла программу работы, четко определив свои цели и виды деятельности и составив график их выполнения. В целях ускорения работы до начала следующей официальной сессии в мае 2022 года Группа решила провести две неофициальные сессии.
4. Вышеупомянутая деятельность Группы была направлена на повышение актуальности будущего правового документа, разработка которого в соответствии с кругом ведения Группы (согласно приложению III к документу ECE/TRANS/2021/6) является основным результатом ее работы.
5. Председатель Группы отчиталась перед WP.1 на его восьмьдесят четвертой сессии в марте 2022 года. Председатель WP.1 подчеркнула необходимость одновременно с этим начать рассмотрение планируемой структуры нового документа на основе текущей работы по оценке соображений безопасности.
6. На третьей официальной сессии 16 мая 2022 года Группа заслушала краткий доклад о неофициальных совещаниях, совместно организованных Канадой и Швецией и состоявшихся в январе и марте 2022 года. Эксперт от Канады пояснил, что Группа провела неофициальный обмен мнениями о проблемах безопасности дорожного движения, которые можно будет решить с помощью нового правового документа, на основе результатов второго обследования, распространенного секретариатом после завершения второй официальной сессии. Он пояснил, что Канада и Швеция предложили составить перечень основных рисков для безопасности дорожного движения и разработать ряд кратких обзорных документов по каждому из этих основных рисков.
7. GE.3 отметила ценность обмена информацией о рисках для безопасности дорожного движения и поручила секретариату предоставить информацию о деятельности других рабочих и прочих соответствующих групп, связанной с автоматизированными транспортными средствами.
8. Эксперт от Франции выступила с сообщением в поддержку своего мнения о том, что новым правовым документом должна стать новая конвенция. Она отметила, что наиболее подходящим правовым документом стала бы новая конвенция, разработанная в дополнение к существующим Конвенциям о дорожном движении 1949 и 1968 годов, поскольку она будет иметь преимущества, связанные с

соблюдением на высоком уровне и единообразным применением правил. Эксперт предложила провести неофициальное совещание перед четвертой сессией ГЭ. Эксперт от Соединенных Штатов Америки заявила, что Группе следует сосредоточить обсуждения скорее не на формате, а на содержании нового правового документа. Эксперт от Италии, Председатель WP.1, напомнила, что предполагаемым основным результатом работы Группы, согласно мандату Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/2021/6, приложение III, пункт 4), является новый правовой документ, который должен дополнить Конвенции 1949 и 1969 годов и быть направлен непосредственно на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе для уязвимых участников дорожного движения. Она отметила, что в силу этого мандата новый правовой документ не может быть просто поправкой к существующим конвенциям. Эксперт от Австралии предложила параллельно работать и над анализом существующих конвенций в целях разработки необходимых изменений, а также над определением и оценкой рисков для безопасности, связанных с автоматизированными транспортными средствами, в целях разработки исходных параметров для правового документа и обеспечения его направленности на перспективу.

9. Группа пригласила на заседание трех экспертов от НПО, одного эксперта от отрасли, одного эксперта от НПО по безопасности дорожного движения и одного эксперта от научных кругов, каждому из которых ранее было предложено подготовить документ с изложением соображений, актуальных для Группы.

10. Эксперт от МОПАП изложил проблемы отрасли, связанные с включением в дорожное движение автоматизированных систем вождения (АСВ). Он пояснил, что концептуальный сдвиг обусловлен тем, что изготовители таких систем обязаны перенести в технические алгоритмы АСВ ориентированные на человека правила вождения. Он предложил Группе сосредоточиться на согласовании правил дорожного движения, а также на выявлении существующих требований к человеку, которые невозможно предъявить машине.

11. Эксперт от научных кругов (Университет Южной Каролины) представил первоначальные соображения в отношении «проблем безопасности дорожного движения, связанных с использованием автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, которые мог бы надлежащим образом решить международно-правовой документ», пояснив, что он сосредоточился на возможных документах, будь то юридически обязывающих или нет и применимых как на внутреннем, так и на международном уровне.

12. Эксперт от ЕТСБ затронул вопросы, которые следует рассмотреть на уровне ЕЭК ООН и которые относятся к отсутствию единого человеко-машинного интерфейса, неправильному выбору режима работы, чрезмерному доверию или чрезмерной уверенности и мониторингу состояния водителя. Он призвал к созданию системы надежного надзора и расследования. Эксперт от Австрии высказал предположение, что многие из перечисленных проблем следует решать скорее на технической основе, поэтому рассматривать их следует Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и его подгруппам.

13. Группа решила, что в любой момент времени любая делегация может подготовить рабочие документы для следующих сессий Группы, внося вклад в работу по пункту а) программы работы Группы (согласно документу ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/3), и параллельно с этим начать определять «каркас» нового правового документа, в том числе его ключевые аспекты, для подготовки к работе по пункту б) программы работы Группы.

14. Четвертое, дополнительное совещание Группы, проведенное благодаря ЕЭК ООН и ЮНОГ, состоялось 1–2 сентября 2022 года. В ходе этой двухдневной сессии Группа рассмотрела материалы, подготовленные Францией для неофициального совещания, которое прошло в июле 2022 года. В этих материалах было постатейно рассмотрено содержание Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов и вынесены предложения по каждой из статей, которые можно учесть в новой конвенции.

15. Секретариат проинформировал Группу о деятельности других рабочих групп и соответствующих групп Организации Объединенных Наций, связанной с автономными транспортными средствами, представил историческую справку о конвенциях, касающихся дорожного движения и безопасности дорожного движения, и о типах правовых документов в рамках Организации Объединенных Наций. Группа приветствовала сообщения секретариата. Информация о деятельности других рабочих групп была полезна для определения некоторых технических аспектов, которые уже рассматриваются GRVA — одной из подгрупп WP.29 — и могут представлять потенциальный интерес для GE.3. Сообщение об истории предшествующих конвенций было полезно для определения процедуры, объема работы и материалов, необходимых для разработки новой конвенции, а сообщение с обзором правовых документов в рамках Организации Объединенных Наций дополнило сообщение, сделанное Францией на третьей сессии Группы в мае 2022 года.

16. Группа провела обсуждение на основе подготовленных и представленных экспертом от Франции материалов, которые включали резюме комментариев, полученных Францией в отношении ее сообщения на неофициальном совещании Группы в июле 2022 года. Группа решила действовать следующим образом:

a) начать подготовку текста (в формате кратких проектов) нового правового документа в виде новой конвенции, дополняющей существующие Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов;

b) на первом этапе оставить область применения достаточно широкой, включив в текст определения и системы, которые в конечном итоге могут не войти в новую конвенцию. Было решено, что со временем, по мере разработки проекта, технического прогресса и развития знаний, сфера охвата будет оптимизирована.

17. Для достижения прогресса в этом направлении Группа приняла решение сменить формат межсессионных мероприятий. Неофициальные совещания, организованные делегацией экспертов, проводиться не будут. Вместо этого ряд экспертов Группы вызвались проводить совещания и начать составлять текст, который можно будет включить в первый проект новой конвенции.

18. Ожидается, что между четвертой сессией Группы в сентябре 2022 года и пятой сессией в декабре 2022 года будет проведен цикл из четырех виртуальных совещаний.

19. Председатель Группы и секретариат отчитались перед WP.1 на его восемьдесят пятой сессии, состоявшейся в сентябре 2022 года. Председатель сообщила WP.1 о вышеупомянутых методах межсессионной работы, которые были выбраны с целью начать подготовку первого проекта нового правового документа (в «формате конвенции») об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении. Она пояснила, что представители ряда стран добровольно вызвались поддержать эту деятельность, тогда как три страны по-прежнему выражают озабоченность и делают оговорки в отношении разработки проекта документа, считая необходимым провести предварительные мероприятия, прежде чем приступить к ней. WP.1 принял к сведению, что на своей предстоящей сессии в декабре 2022 года Группа намерена приступить к первоначальному рассмотрению первого проекта текста, подготовленного экспертами-добровольцами. WP.1 удовлетворил просьбу Группы о продлении ее мандата еще на два года.

20. На пятой сессии Группы экспертов состоялась презентация исходного проекта (неофициальный документ № 1 (GE.3-05-01), представленный экспертами от Нидерландов и Финляндии от имени добровольцев по составлению проекта и подготовленный в ходе семи неофициальных совещаний).

21. Группа также приняла к сведению предложение о проведении дальнейших оценок для целей подготовки проекта правового текста, на чем Канада, Соединенные Штаты Америки и Швеция заострили внимание на сессии WP.1 в сентябре 2022 года. Группа приняла к сведению неофициальный документ № 2 (GE.3-05-02), подготовленный экспертом от Соединенного Королевства в консультации с добровольцами по составлению проекта, в котором говорится о необходимости проведения дальнейших оценок.

22. Группа переизбрала г-жу Б. Рудольф (Германия) Председателем GE.3 на период проведения сессий в 2023 и 2024 годах. Группа также переизбрала г-жу М. Молина (Франция) и избрала г-на Х. Берга (Швеция) заместителями Председателя для сессий 2023 и 2024 годов.

23. Группа одобрила документ ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2022/11 с поправками и поручила Председателю WP.1 представить его КВТ на его сессии 2023 года.

24. На шестом совещании 4–5 мая 2023 года Группа была проинформирована о решении КВТ, принятом на его сессии в феврале 2023 года (ECE/TRANS/328, п. 30), и приняла его к сведению: этим решением было одобрено продление до декабря 2024 года мандата Группы по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, которой следует уделить особое внимание i) проведению коллективной оценки любых пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и ii) определению вопросов, подлежащих рассмотрению.

25. В соответствии с решением, упомянутым в пункте 24, в ходе шестой сессии Группа решила сосредоточить свою работу на проведении коллективной оценки любых пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и определении вопросов, подлежащих рассмотрению. Для поддержки этой работы и по итогам рассмотрения Германией, Грецией, Люксембургом, Нидерландами, Польшей, Португалией, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Финляндией и Швецией неофициальных документов, подготовленных экспертами от Канады, Соединенных Штатов Америки и Японии, группа экспертов решила учредить две отдельные группы:

а) группу (группа 1) для работы над пробелами, которые связаны с безопасным внедрением и использованием автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, а также над пробелами, которые связаны с субъектами, ответственными за автоматизированное вождение;

б) и группу (группа 2) для работы над пробелами, которые связаны с автоматизированными транспортными средствами, эксплуатируемыми при наличии водителя в автомобиле, а также над пробелами, которые связаны с автоматизированными транспортными средствами без водителя;

в) для поддержки этих групп и руководства ими группа экспертов решила в течение ближайшего месяца провести неофициальную сессию GE.3 с целью подготовить шаблон для обеспечения единообразия в работе двух групп. (В дальнейшую деятельность GE.3 входят элементы из презентации 6, представленной на данной сессии).

26. Итоги работы, проделанной обеими группами, будут рассмотрены на седьмой сессии.

27. На своей шестой сессии 4–5 мая 2023 года Группа обсудила настоящий доклад, посвященный достигнутым на данный момент результатам, и поручила секретариату представить его вышестоящему органу — WP.1.