



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

Седьмая сессия

Женева, 30 ноября — 1 декабря 2023 года

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5–6	2
III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) в сентябре 2023 года (пункт 2 повестки дня)	7–20	2
A. Соответствующие мероприятия WP.1	7–11	2
B. Пересмотр круга ведения	12–19	3
C. Программа работы	20	4
IV. Мероприятия, проведенные после окончания сессии в мае 2023 года (пункт 3 повестки дня)	21–50	4
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)	51–56	7
VI. Следующая сессия (пункт 5 повестки дня)	57–58	8
VII. Утверждение перечня решений седьмой сессии (пункт 6 повестки дня)	59–60	8

Приложение

Проект доклада о деятельности Группы экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении с момента ее учреждения	9
--	---



I. Участники

1. Группа экспертов по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ) (также именуемая GE.3) провела совещание 30 ноября — 1 декабря 2023 года в Женеве.
2. В отсутствие г-жи Б. Рудольф (Германия) совещанием руководили заместители Председателя — г-жа М. Молина (Франция) 1 декабря 2023 года и г-н Х.-У. Берг (Швеция) 30 ноября 2023 года.
3. В соответствии с пунктом 10 круга ведения (ECE/TRANS/2021/6, приложение III) в его работе участвовали аккредитованные эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Испании, Канады, Люксембурга, Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Республики Корея, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швеции и Японии.
4. По приглашению Председателя присутствовали эксперты от следующих неправительственных организаций (НПО) и научных структур: Университета Южной Каролины и Международной организации предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), также представляющая Европейскую ассоциацию поставщиков автомобильных деталей (КСАОД). По приглашению Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) в работе принял участие эксперт от ЕВРОМЕД.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/3
неофициальный документ № 4

5. Группа экспертов рассмотрела предварительную повестку дня, подготовленную для сессии, и утвердила ее без изменений (ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/3).
6. Группа экспертов приняла к сведению порядок (неофициальный документ № 4) и предварительное расписание работы сессии.

III. Основные вопросы, рассмотренные на сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) в сентябре 2023 года (пункт 2 повестки дня)

A. Соответствующие мероприятия WP.1

Документация: (ECE/TRANS/WP.1/185, пп. 14 и 27–30)

7. Эксперт от Франции, заместитель Председателя, провела презентацию 1 с целью сообщить Группе экспертов об основных вопросах, рассмотренных на сессии Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) в сентябре 2023 года.
8. Она сообщила, что WP.1 просил Группу экспертов провести на ее седьмой сессии работу по объединению неофициальных документов №№ 5 и 11 (вынесенных на рассмотрение на восемьдесят седьмой сессии WP.1), с тем чтобы в марте 2024 года представить WP.1 сводное предложение о пересмотре круга ведения Группы экспертов.
9. По ее словам, Председатель WP.1 пояснил, что в соответствии с пунктами 11 и 12 нынешнего круга ведения в совещаниях Группы могут участвовать представители отрасли автомобильной промышленности и другие заинтересованные стороны частного сектора.

10. Эксперт сообщила, что заместители Председателя отчитались перед WP.1 о текущих обсуждениях, результатах и общем прогрессе, достигнутом Группой на сегодняшний день (т. е. на сентябрь 2023 года) с особым акцентом на шестой сессии Группы в мае 2023 года.

11. Она сообщила, что по итогам обсуждений WP.1 поддержал предложение о запросе продления срока действия мандата Группы экспертов до июня 2025 года для завершения выполнения задач, поставленных согласно решению Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) от февраля 2023 года, и представления докладов об их выполнении. WP.1 поручил Председателю довести эту просьбу до сведения КВТ в 2024 году.

В. Пересмотр круга ведения

Документация: неофициальный документ № 8 (и его пересмотренные варианты) (неофициальные документы №№ 5 и 11 восемьдесят седьмой сессии WP.1)

12. Секретариат представил неофициальный документ, целью которого является объединение содержания неофициальных документов №№ 5 и 11, представленных на восемьдесят седьмой сессии WP.1. Представитель секретариата пояснил, что данный документ является первым проектом документа, призванного подкрепить процесс, который был начат в ответ на просьбу WP.1.

13. Группа экспертов представила свои замечания и предложила секретарю представить пересмотренный вариант с их учетом.

14. Группа экспертов обсудила пересмотренный документ (пересмотр 2) и отметила пункты, по которым было достигнуто согласие: пункты 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 и 17.

15. Группа экспертов отметила, что подпункты а) и б) пункта 1 потребуют дальнейшего рассмотрения, поскольку эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии считает, что простое цитирование решения КВТ, касающегося направленности деятельности группы, не полностью отражает сферу ее полномочий. Это соображения также поддержал эксперт от Бельгии. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки согласились с предложенной формулировкой.

16. Группа экспертов отметила, что пункты 4 и 5 потребуют дальнейшего рассмотрения в связи с отсутствием консенсуса по поводу значения решения КВТ. Эксперты от Канады и Соединенных Штатов Америки поддержали оба пункта (эксперт от Соединенных Штатов Америки просила убрать скобки в пункте 4). Эксперты от Бельгии, Польши, Португалии и Финляндии заявили, что КВТ просил провести не оценку необходимости правового документа, а оценку пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1.

17. Группа экспертов решила заменить термин «руководство» в пункте 8 термином «направление».

18. Группа экспертов сочла, что пункт 15 (касающийся участия государств — членов Организации Объединенных Наций) можно сформулировать более всеобъемлющим образом, и предложила альтернативный текст, подлежащий дополнительной проверке. Группа экспертов в принципе согласилась упростить правила участия без изменения существующих применимых правил принятия решений.

19. Группа экспертов также поддержала идею об упрощении пункта 18 (касающегося участия по приглашению Председателя) и предложила альтернативный вариант, подлежащий дополнительной проверке.

С. Программа работы

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4

20. Группа экспертов решила возобновить рассмотрение своей программы работы на одной из следующих сессий, после завершения обзора круга ведения.

IV. Мероприятия, проведенные после окончания сессии в мае 2023 года (пункт 3 повестки дня)

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

21. Эксперт от Франции пояснила, что в соответствии с решением, принятым Группой экспертов на ее шестой сессии (см. пункт 39 документа ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/2), эксперты от Соединенных Штатов Америки и Франции провели в онлайн-режиме неофициальное совещание WP.1/GE.3 во вторник, 13 июня 2023 года. В ходе этой неофициальной сессии Группа экспертов обсудила, доработала и согласовала шаблон, который следует использовать подгруппам 1 и 2.

22. Эксперт от Канады доложил о результатах работы подгруппы 2 (презентация 2). Подгруппа заполнила два шаблона. Эксперт подробно изложил информацию, содержащуюся в первом шаблоне (неофициальный документ № 5). Группа изучила вопрос о способах определения того, кто отвечает или отвечал за динамическое управление автоматизированным транспортным средством в тот или иной момент времени. Эксперт подробно изложил вклад девяти договаривающихся сторон и представителей отрасли в обсуждение вопросов, касающихся условий вождения, хранения данных и доступа к ним, ЧМИ, взаимодействия с другими участниками дорожного движения, обучения и подготовки (в том числе необходимости различения потребителями современных систем помощи водителю (АДАС) и автоматизированных систем вождения (АСВ)).

23. Эксперт от Нидерландов представила результаты (презентация 3) работы подгруппы 2, отраженные в шаблоне 2 (неофициальный документ № 6). Она подчеркнула, что эти соображения не отражают точку зрения Нидерландов, поскольку являются кратким изложением полученных материалов. Она пояснила, что подгруппа сосредоточивает внимание на ролях и обязанностях водителя в тех случаях, когда при включенной АСВ он находится внутри транспортного средства, хотя его присутствие и не требуется, а также на вопросе обеспечения безопасной эксплуатации. Эксперт подробно остановилась на соображениях, изложенных в ходе обсуждения ответственности, необходимости новой концепции и анализа пробелов в существующих документах. Она пришла к выводам о том, что на эту работу отведены относительно сжатые сроки; что шаблон отражает мнения высокопоставленных представителей довольно небольшого числа ДС; что желательно продолжить взаимодействие с отраслью и Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29); и что можно применять подход, основанный на принципах высокого уровня.

24. Эксперт от Соединенных Штатов Америки представила резюме деятельности подгруппы 1. Она сообщила о соображениях, изложенных в шаблоне 1 (неофициальный документ № 2) и касающихся условий, при которых водитель может передать АСВ динамическое управление. Она также подробно изложила содержание шаблона 2 (неофициальный документ № 3), в котором рассматривается вопрос о том, кому следует нести ответственность за некоторые или же все обязанности, которые обычно возлагаются на водителя, но которые он больше не выполняет.

25. Эксперт упомянула общие мнения, высказанные подгруппой и касающиеся: концептуального перехода от ответственности водителя к ответственности компаний; сниженных ожиданий либо отсутствия ожиданий от человека при выполнении АСВ

динамической задачи вождения (ДЗУ); прозрачности для потребителей и правительств; и учета человеческого фактора.

26. Она подытожила обсуждение, которое относилось к обзору пробелов в существующих правовых механизмах в рамках WP.1 и по итогам которого консенсуса достичь не удалось, и пояснила, что отсутствие консенсуса приводит к расхождению во мнениях относительно необходимости разработки международного правового документа.

27. Она пришла к выводу о том, что в шаблоне отражаются мнения высокопоставленных представителей довольно небольшого числа ДС; что желательным будет дальнейшее взаимодействие с отраслью и WP.29; и что можно будет применять подход, основанный на принципах высокого уровня.

28. Докладчики пояснили, что содержание неофициальных документов №№ 2, 3, 5, 6 и презентаций 2 и 3 не отражает позицию представивших их стран, а представляет собой краткий обзор обсуждений, состоявшихся после окончания шестой сессии Группы.

29. Эксперт от Республики Корея предложил экспертам обменяться информацией о своих национальных системах, регулирующих уголовную ответственность в отношении пострадавших в происшествиях с участием АСВ.

30. Эксперт от Финляндии поддержала эту идею и предложила Группе собрать информацию о соответствующих положениях национального законодательства. Эксперт от Соединенных Штатов Америки пояснила, что вопрос уголовной ответственности должен решаться на национальном уровне, а не в рамках международного правового документа. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии подробно доложил о сформированности текущих правил, касающихся задействованных в ДТП транспортных средств и водителей, и поддержал дальнейший обмен мнениями относительно случаев, когда в ДТП участвуют автоматизированные транспортные средства. Эксперт от Франции отметила качество обмена мнениями, состоявшегося после окончания шестой сессии.

31. Эксперт от Соединенных Штатов Америки подчеркнула вопросы, которые подгруппы вынесли на дальнейшее обсуждение, и напомнила группе, что в соответствии с выданным КВТ мандатом, Группе экспертов надлежало провести оценку соответствующих правовых конвенций и резолюций под эгидой WP.1. Она посоветовала Группе при подробном рассмотрении конвенций сосредоточиться не на требованиях к самому транспортному средству, оснащенному АСВ, а на его поведении в условиях дорожного движения.

32. Эксперт от МОПАП/КСАОД представила мнения представителей отрасли (неофициальный документ № 7) о потенциальной роли резолюции или конвенции, касающейся определения ответственности. Она заявила о важности применения в рамках национального законодательства общих правил, определенных на международном уровне. Она отметила, что в данный момент в национальном законодательстве дополнительно детализируются принципы, первоначально определенные на международном уровне. Эксперт от МОПАП/КСАОД представила информацию о результатах работы, проделанной подгруппами 1 и 2. Она высказала мнение относительно разграничения между АДАС и АСВ.

33. Эксперт от Соединенных Штатов Америки поблагодарила МОПАП/КСАОД за предложение и отметила, что несколько представителей ошибочно назвали Правила № 157 ООН глобальными правилами уровня 3, относящимися к АСВ. Она заявила, что Соединенные Штаты считают их правилами уровня 2, касающимися системы помощи водителю и принятыми в соответствии с Соглашением 1958 года. По ее словам, они не являются ни глобальными по охвату, ни всеобъемлющими для системы АСВ, поскольку в них рассматриваются только системы удержания в полосе движения. Эксперт отметила, что в рамках WP.29 ведется подготовка проекта всеобъемлющих глобальных правил, касающихся АСВ, к следующему году.

34. Эксперт от Соединенных Штатов Америки также отметила, что WP.29 отвечает за разработку технических требований к системам сбора и хранения данных для

автоматизированного вождения, которые в настоящее время рассматриваются WP.29, однако эксперты WP.1 и GE.3 могут оказать помощь в определении своих потребностей в данных для обеспечения безопасного внедрения транспортных средств с АСВ при поддержании безопасности дорожного движения.

35. Эксперт от Швеции, заместитель Председателя GE.3, провел презентацию 4 от имени бюро GE.3. Он предложил два альтернативных варианта: один из них начинается с анализа пробелов и ведет к формированию общих принципов, которые могут отобразиться в многочисленных результатах, подкрепляющих процессы безопасного использования АСВ в условиях дорожного движения и согласования; а другой начинается с разработки общих принципов, на которые можно опереться для проведения анализа пробелов и получения результатов, подкрепляющих процессы безопасного использования АСВ в условиях дорожного движения и согласования.

36. Эксперт от Франции, заместитель Председателя GE.3, поддержала предложенную идею. Она призвала Группу экспертов разработать целевой показатель на основе прагматичных, реалистичных и основанных на консенсусе предложений с учетом срока действия текущего мандата.

37. Эксперт от Финляндии отметила положительные результаты работы обеих подгрупп летом 2023 года и сделала вывод о необходимости дальнейшего обсуждения. Она предложила начать с тех вопросов, по которым можно прийти к консенсусу. Она предупредила, что процедура построчного зачитывания конвенций будет и впредь основываться на заключениях. Эксперт поддержала идею выявления принципов и пробелов.

38. Эксперт от Канады согласился с процедурой, которая включает построчный обзор и разработку принципов. Он предложил немного изменить формулировку и в процессе построчного обзора сосредоточиться не на пробелах, а на препятствиях.

39. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии выразил обеспокоенность по поводу сроков и спросил, может ли бюро составить график.

40. Эксперт от Бельгии посчитал, что процесс разработки принципов может быть сложным. Он поддержал предложение эксперта от Канады о проведении построчного обзора в целях проверки совместимости существующих текстов с АСВ.

41. Эксперт от Португалии заявил, что построчный обзор займет много времени, поскольку предыдущие обсуждения в рамках WP.1 продемонстрировали наличие многочисленных незначительных различий в толковании положений конвенций.

42. Эксперт от Канады призвал Группу экспертов уделить время этой работе, поскольку она поможет достичь глобального консенсуса. Он предложил Группе экспертов сформулировать вопросы и составить шаблон, на основе которого будет проводиться построчный обзор.

43. Эксперт от Германии предложил не забывать о цели работы, подробно описывать выявленные пробелы, а также рассмотреть вопрос о том, какие международные правила могут потребоваться для обеспечения трансграничных международных перевозок.

44. Эксперт от Университета Южной Каролины предложил три вопроса, на которые следует обратить внимание при построчной проверке:

а) Является ли относящееся к автоматизированному вождению положение ясным или двусмысленным? Достаточно ли подробно оно изложено?

б) Препятствует ли чему-либо это положение? Если да, то чему? Безопасности? Внедрению на внутригосударственном уровне? Внедрению на трансграничном уровне? Внутригосударственному регулированию? Согласованию? Достижению какой-либо другой цели?

с) Чего не касаются эти положения в своей совокупности? Чего не хватает?

45. Группа экспертов совместно с Председателем решила определить основные вопросы на основе результатов работы обеих подгрупп и предоставленных представителями отрасли материалов, в соответствии с которыми будет проводиться посточный обзор документов WP.1.

46. Несколько делегаций представили возможные вопросы, которые можно сгруппировать по трем темам: потенциальные препятствия, возникающие в связи с положениями относительно внедрения автоматизированных транспортных средств; потенциальные препятствия для международного движения; и потенциальные препятствия, которые могут появиться в связи с положениями существующего национального законодательства, соответствующими конвенциям. В связи с этим Группа экспертов обсудила важность рассмотрения трансграничных вопросов в рамках GE.3, однако не пришла к консенсусу относительно того, является ли данный вопрос европейским или более глобальным.

47. Эксперт от Франции, заместитель Председателя GE.3, провела (от имени бюро GE.3) презентацию 6, содержащую три вопроса в подкрепление коллективной оценки любых пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 Она пояснила, что вопросы были составлены на основе материалов, полученных от сопредседателей обеих подгрупп, а также представителей МОПАП/КСАОД, Университета Южной Каролины, Германии, Польши и Японии. Она также предложила порядок дальнейших действий, включая организацию неофициальных (виртуальных) совещаний только на английском языке. Группа экспертов одобрила предложение в отношении трех вопросов, а именно:

a) Является ли данное положение двусмысленным применительно к АСВ? (Если да, то не является ли это положение всеобъемлющим в отношении АСВ? Отсутствует ли в нем что-либо?)

b) Приводит ли это положение к снижению безопасности участников дорожного движения в случае его применения к АСВ?

c) Препятствует ли это положение использованию АСВ в международном дорожном движении (включая трансграничные операции)? (Если да, то какие именно барьеры/препятствия фигурируют в этом положении)?

48. Группа экспертов также решила собрать сведения о любых элементах, которые, возможно, отсутствуют в рассмотренных документах. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии подчеркнул, что если на эти вопросы просто ответить постатейно, то есть риск выявить не все пробелы в существующих правовых документах, следовательно, при анализе ответов потребуется тщательная проработка.

49. Несколько делегаций, в том числе Германии и Швеции, предложили поддерживать следующие шаги посредством организации неофициальных совещаний. Группа экспертов предложила и другим делегациям рассмотреть такую возможность.

50. Группа экспертов решила рассмотреть доклад об этих мероприятиях на своей восьмой сессии в середине 2024 года.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

Документация: презентации 5, 7 и 8

51. Эксперт от Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии провел презентацию законопроекта об автоматизированных транспортных средствах, который 8 ноября 2023 года был внесен в парламент Соединенного Королевства. Он представил общий обзор политического контекста и основных положений законопроекта об автоматизированных транспортных средствах и пояснил, что эти положения могут быть изменены в ходе парламентской проверки (презентация 5).

52. Эксперт от МОПАП/КСАОД представила свои соображения (презентация 8) относительно различия между АДАС и АСВ.

53. Эксперт от Соединенных Штатов Америки прокомментировала заявление МОПАП/КСАОД о том, что АДАС не допускает отстраненности водителя от выполнения задачи управления за счет мониторинга действий водителя, отметив, что этот аспект является желательным во всех случаях, причем для некоторых производителей в большей степени, нежели для других. Она также заявила, что выбранные производителями стратегии мониторинга действий водителя еще не достигли того уровня, чтобы на них можно было положиться в плане фактического предотвращения отстраненности водителя от выполнения задачи управления. Кроме того, она прокомментировала упомянутый МОПАП/КСАОД вопрос мониторинга окружения, заявив о желательности мониторинга АСВ окружающей обстановки в рамках своего домена штатной эксплуатации. Пока применительно к АСВ эта цель не достигнута, о чем свидетельствуют недавние громкие ДТП с участием оснащенных АСВ транспортных средств.

54. Эксперт от Бельгии поинтересовалась, может ли передача управления быть безопасной с учетом того, что резервный пользователь АСВ, выдающий запросы на передачу управления, должен следить за окружающей обстановкой. Эксперт от МОПАП/КСАОД пояснила, что передача управления — это процесс, состоящий из нескольких этапов и приводящий к ситуации, когда водитель может принять на себя выполнение ДЗУ.

55. Группа экспертов предложила присутствующим экспертам поделиться информацией о своей деятельности, связанной с АСВ, на национальном уровне. Эксперты от Бельгии, Германии, Канады, Кореи (Республика), Люксембурга, Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Финляндии, Франции, Швеции и Японии поделились информацией о ситуации в своих странах. Кроме того, информацией с Группой экспертов поделились представители Университета Южной Каролины и МОПАП/КСАОД.

56. Группа экспертов решила организовать обмен информацией между экспертами и поручила секретариату размещать такую информацию на вики-сайте ЕЭК ООН. Она решила повторно провести обмен информацией на следующей сессии.

VI. Следующая сессия (пункт 5 повестки дня)

57. Секретарь сообщил Группе экспертов, что ее восьмую сессию планируется провести 29 апреля — 1 мая 2024 года.

58. Группа экспертов просила секретариат перенести сессию на несколько дней, поскольку во многих странах 1 мая является нерабочим днем (День солидарности трудящихся), и из-за этого в восьмой сессии не смогут принять участие несколько делегаций. Группа экспертов просила запланировать на этой же неделе двухдневную сессию.

VII. Утверждение перечня решений седьмой сессии (пункт 6 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.1/GE.3/2023/4

59. Секретарь представил проект доклада о работе нынешней сессии.

60. Группа экспертов рассмотрела и приняла этот документ.

Приложение

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

Примечание: дополнительные правки будут внесены на следующей сессии

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 восьмидесятой 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 восьмидесятой 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/КСАОД 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 Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (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 Великобритании и

Северной Ирландии 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 КБТ на его сессии 2023 года.

24. На шестом совещании 4–5 мая 2023 года Группа была проинформирована о решении КБТ, 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;

с) 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 достигнутому на данный момент результатам, и поручила секретариату представить его вышестоящему органу — WP.1.

28. На своей седьмой сессии 30 ноября — 1 декабря 2023 года Группа заслушала доклад о работе, проведенной в ходе неофициального совещания GE.3, состоявшегося 13 июня 2023 года, на котором был разработан шаблон для целей работы обеих подгрупп. Группа заслушала презентации о результатах работы обеих подгрупп. Опираясь на результаты работы обеих подгрупп и материалы, полученные в ходе сессии, Группа приняла решение о дальнейших действиях, которые будут сосредоточены на оценке пробелов в конвенциях и резолюциях под эгидой WP.1 и опорой для которых станет перечень из трех вопросов, согласованных в ходе сессии. Группа также выполнила просьбу WP.1 и объединила неофициальные документы №№ 5 и 11 (восемьдесят седьмой сессии WP.1).