



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам

**Восьмидесятая сессия**

Женева, 9–13 марта 2020 года

Пункт 3 с) iv) предварительной повестки дня

**Конвенция о дорожном движении (1968 год):**

**Автоматизированное управление –**

**предложение по поправкам к статье 34 Конвенции**

**о дорожном движении 1968 года**

### **Предложение по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года**

**Представлено Бельгией, Люксембургом, Португалией, Российской  
Федерацией, Финляндией, Францией, Швейцарией и Швецией**

В настоящем документе, представленном правительствами Бельгии, Люксембурга, Португалии, Российской Федерации, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции, предлагается внести поправку в статью 1 и включить в Конвенцию о дорожном движении 1968 года новую статью 34-бис с целью обеспечить более высокий уровень нормативно-правовой определенности в связи с повышением уровня автоматизации транспортных средств.



## I. Предлагаемые поправки

Статья 1 – Определения

Включить новые пункты ab) и ac) следующего содержания:

«ab) "автоматизированная система вождения" означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамический контроль за управление транспортным средством на устойчивой основе.

ac) "динамический контроль" означает выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Это включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за условиями дорожного движения, реагирование на явления, происходящие в дорожно-транспортной ситуации, а также планирование и сигнализация маневров».

*Включить новую статью 34-бис следующего содержания:*

«Статья 34-бис

Требование о том, что каждое движущееся транспортное средство или состав транспортных средств должны иметь водителя, считается выполненным, если данное транспортное средство использует автоматизированную систему вождения, которая:

a) соответствует внутреннему законодательству и любым применимым международным нормативно-правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и

b) регулируется внутренним законодательством в части эксплуатации, которая должна соответствовать принципам настоящей Конвенции».

## II. Пояснительный меморандум к предлагаемым поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года

### A. Мотивировка

1. Все авторы настоящего пояснительного меморандума разделяют мнение о том, что Конвенции о дорожном движении 1949 и 1968 годов должны соответствовать принципам ответственного использования автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения. Глобальный форум по безопасности дорожного движения уже признал потенциал автоматизированных транспортных средств в деле повышения безопасности дорожного движения<sup>1</sup> и тот факт, что эти конвенции имеют целью «облегчить международное дорожное движение и повысить безопасность на дорогах путем принятия единообразных правил движения»<sup>2</sup>.

2. Вместе с тем авторы настоящего пояснительного меморандума высказывают разные мнения по поводу нынешнего нормативно-правового статуса автоматизированных транспортных средств с точки зрения Конвенции о дорожном движении 1968 года. Эта дискуссия была в значительной мере сосредоточена на требовании статьи 8 о том, что «каждое транспортное средство или состав транспортных средств должны иметь водителя»<sup>3</sup>. Одни авторы пришли к выводу о том, что некоторые автоматизированные транспортные средства не имеют водителей и

<sup>1</sup> ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 – Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) «Резолюция о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении».

<sup>2</sup> Конвенция о дорожном движении, совершена в Вене 8 ноября 1968 года, и Конвенция о дорожном движении, совершена в Женеве 19 сентября 1949 года.

<sup>3</sup> Конвенция о дорожном движении, совершена в Вене 8 ноября 1968 года.

поэтому данной формулировке не соответствуют. Другие авторы выразили мнение о том, что автоматизированные транспортные средства имеют водителя и как следствие соответствуют этой формулировке. И наконец, некоторые авторы сочли, что автоматизированные транспортные средства не указаны в ней конкретно и как следствие соответствуют этой формулировке.

3. Кроме того, авторы настоящего пояснительного меморандума придерживаются различных мнений по поводу сохранения действия Конвенции о дорожном движении 1949 года, которая аналогичным образом предусматривает, что «[каждое]двигающееся отдельно перевозочное средство или состав сцепленных перевозочных средств должны иметь водителя»<sup>4</sup>. Та или иная страна может быть стороной только Конвенции 1949 года, только Конвенции 1968 года или же стороной обеих конвенций. Некоторые авторы полагают, что сторона обеих конвенций фактически связана только Конвенцией 1968 года, поскольку именно Конвенция 1968 года имела целью заменить Конвенцию 1949 года. Некоторые авторы считают, что сторона, которая приняла обе конвенции, несет обязательства в соответствии с Конвенцией 1968 года по отношению к сторонам Конвенции 1968 года, а также обязательства в соответствии с Конвенцией 1949 года по отношению к сторонам Конвенции 1949 года, которые не ратифицировали Конвенцию 1968 года.

4. Эти различия в толковании могут привести к разногласиям между сторонами в деле практического применения. Некоторые виды автоматизированного вождения могут противоречить мнению одной из сторон Конвенции 1968 года и в то же время соответствовать мнению другой стороны. Кроме того, некоторые предложения по урегулированию проблемы, обусловленной первым мнением, таят в себе опасность создания проблемы, обусловленной вторым мнением. Эти различия в толковании могут препятствовать созданию «единообразных правил дорожного движения». Они также могут вызвать обеспокоенность по поводу того, что международно-правовая база не создает равные условия для тех сторон, которые заинтересованы в поощрении системы автоматизированного вождения.

## **В. Решение**

5. Все авторы считают, что предлагаемая поправка к Конвенции 1968 года отражает в какой-то мере скромный консенсус и открывает наиболее прагматичный путь вперед в ближайшей перспективе. Предлагаемая поправка могла бы помочь всем сторонам использовать и регулировать эксплуатацию автоматизированных транспортных средств на законных основаниях, даже в условиях отсутствия единого толкования этих конвенций. Фактически попытка во что бы ни стало урегулировать этих разногласия в толковании могла бы привести к срыву других важных дискуссий по вопросам, касающимся системы автоматизированного вождения. По этой причине предлагаемую здесь поправку к Конвенции 1968 года не следует рассматривать как попытку урегулировать эти основополагающие различия.

6. Напротив, предлагаемая поправка направлена на достижение своего рода общей цели, которая была бы как минимум приемлемой для всех сторон. Для этого пришлось оставить в стороне заявления или последствия, которые неприемлемы для одних сторон, даже если другие стороны отдают им предпочтение. Авторы определили шесть из этих «помех на пути достижения согласия» по результатам предыдущих дискуссий в рамках Глобального форума по безопасности дорожного движения, а затем выработали с учетом этих помех предлагаемую здесь формулировку<sup>5</sup>.

7. Предлагаемая здесь формулировка позволяет обеспечить такое положение, при котором участники Конвенций 1949 и 1968 годов могут выбрать вариант, который будет содействовать ответственному использованию автоматизированных транспортных средств на условиях, которые для них приемлемы и которые

<sup>4</sup> Конвенция о дорожном движении, совершена в Женеве 19 сентября 1949 года.

<sup>5</sup> WP1-IGEAD-13-01 (проект повестки дня тринадцатого совещания неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению), пункт 5 повестки дня.

согласуются с более широкими принципами конвенций, обеспечивающими должную безопасность. Важно отметить, что данная поправка допускает использование автоматизированных транспортных средств, которые, по мнению некоторых сторон, не имеют традиционного водителя, т. е. человека. Не менее важно и то, что эта поправка не навязывает это особое толкование первоначальной формулировки ни сторонам Конвенции 1968 года, ни сторонам Конвенции 1949 года.

8. Предлагаемая поправка позволяет добиться этого результата на том основании, что она позволяет «считать» соблюдение требования, касающегося наличия водителя, выполненным в условиях, которые поясняются ниже<sup>6</sup>. Это в какой-то мере юридический термин с техническим оттенком. Для той или иной стороны, которая полагает, что автоматизированные транспортные средства не соответствуют требованию в отношении наличия водителя, он равнозначен возражению против этого требования. Сторона, которая полагает, что автоматизированные транспортные средства соответствуют требованию в отношении наличия водителя, он равнозначен одобрению этого требования. В любом случае та или иная сторона Конвенции 1968 года может сделать вывод о том, что автоматизированное вождение является правомерным в соответствии с этой конвенцией, а сторона Конвенции 1949 года может придерживаться своего вывода о том, что автоматизированное вождение является правомерным в соответствии с этой конвенцией.

### **С. Условия**

9. В соответствии с предлагаемой поправкой, транспортное средство должно быть оснащено автоматизированной системой управления. Другими словами, автоматическая система вождения должна быть включена или активирована. Как указано в определениях, автоматизированная система управления означает «выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства». Таким образом, современная система помощи водителю не является автоматизированной системой управления<sup>7</sup>. Элементы автоматизированного управления характерны скорее лишь на уровне 3, 4 и 5<sup>8</sup>.

10. В отличие от резолюции о процессе внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в дорожном движении, эта предлагаемая поправка не определяет сферу ее применения на основе уровней автоматизации, а скорее охватывает любое транспортное средство, использующее «автоматизированную систему вождения», определяемую как «система транспортного средства, которая использует как аппаратные средства, так и программное обеспечение для осуществления динамического контроля над транспортным средством на устойчивой основе», но только в том случае, если она удовлетворяет условиям, указанным в самой предлагаемой поправке. Предлагаемая формулировка содержит гарантии, которые фактически позволят требовать соответствующего наличия человека в процессе использования этих систем. В частности, положение

---

<sup>6</sup> Здесь особенно важно подчеркнуть тот факт, что заключительное положение предлагаемой поправки удостоверяет, что любое национальное законодательство все еще соответствует принципам Конвенции. Иными словами, как разъясняется ниже, у сторон нет полной свободы действий в том что касается автоматизированных транспортных средств.

<sup>7</sup> Документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3, пункты III.3 a) и b):

а) «автоматизированная система вождения» означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе.

б) «динамическое управление» означает выполнение в реальном масштабе времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для передвижения транспортного средства. Это включает в себя управление движением транспортного средства в боковом и продольном направлении, контроль за условиями дорожного движения, реагирование на явления, происходящие в дорожно-транспортной ситуации, а также планирование и сигнализацию маневров.

<sup>8</sup> SAE J3016.

«считать выполненным» применяется лишь тогда, когда система приводится в действие, и, как отмечается ниже, когда процесс использования подпадает под действие национального законодательства, которое, в свою очередь, зависит от заложенных в Конвенции принципов, регламентирующих безопасность.

11. Эта автоматизированная система вождения должна соответствовать законодательному акту, регламентирующему конструкцию транспортных средств, который фактически является основой официального утверждения типа или самосертификации. Одни из этих законодательных актов могут быть национальными, а «национальное законодательство» – это именно тот термин, который определен в Конвенции 1968 года<sup>9</sup>. Другие из них могут быть международными, и «международные законодательные акты, касающиеся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах» как раз и указывают на соглашения 1958 и 1998 годов, посвященные техническим правилам. Оговорка по поводу того, что эти законодательные акты являются «применимыми», указывает на то, что требования, содержащиеся в том или ином техническом соглашении, применимы только в тех государствах, которые являются его участниками, и что они применяют эти соглашения в соответствии со своей системой сертификации. Эта оговорка также позволяет обеспечить такое положение, при котором стороны могут и впредь допускать к эксплуатации транспортные средства и системы транспортных средств, которые еще не подпадают под действие этих соглашений, или которые были исключены из сферы действия требований, предусмотренных этими соглашениями.

12. Кроме того, эксплуатация автоматизированной системы вождения должна «регулироваться» национальным законодательством. Эта формулировка аналогична по своему действию формулировке, содержащейся в предшествующих предложениях, однако ее можно легко и непосредственно перенести во внутреннее законодательство некоторых сторон. Во внутреннее законодательство можно было бы включить общие правила дорожного движения той или иной стороны; оно необязательно должно быть новым или ориентированным конкретно на автоматизированные транспортные средства. Однако в соответствии с этим положением та или иная страна могла бы также ввести в действие дополнительные требования, применимые к автоматизированным транспортным средствам. Например, та или иная сторона могла бы конкретно определить понятие «водитель» автоматизированного транспортного средства, предусмотреть необходимость наличия водителя на каждом автоматизированном транспортном средстве и ввести в действие специализированные требования к такому водителю. Таким образом, стороны могут и впредь предусматривать возложение технической ответственности на конкретные субъекты посредством передачи им конкретных функций.

13. Все эти законодательные акты – как внутренние, так и международные, а также ориентированные как на конструкцию, так и на управление, – должны «соответствовать принципам» Конвенции 1968 года. В этом смысле данные «принципы» носят более обширный и более абстрактный характер, чем отдельные положения Конвенции. В предлагаемой здесь поправке специально уточняется, что одно из этих положений – требование в отношении наличия водителя – считается выполненным, и тот факт, что в предлагаемой поправке содержится ссылка на принципы, сути дела не меняет. Короче говоря, эта ссылка означает, что подход сторон к концепции автоматизированных транспортных средств должен быть таким, чтобы это приводило к повышению безопасности дорожного движения.

## **D Связь с конвенциями**

14. Предлагаемую поправку можно включить в качестве новой статьи 34-бис Конвенции 1968 года. Статья 34-бис не будет иметь ничего общего с существующей статьей 34. Поскольку определения «автоматизированная система вождения» и

<sup>9</sup> Конвенция о дорожном движении, совершена в Вене 8 ноября 1968 года.

«динамический контроль» относятся только к этой новой статье 34-бис, их также следовало бы в нее включить.

15. Более раннее предложение включало дополнительную формулировку в целях уточнения того факта, что поправка к Конвенции 1968 года не означает, что похожую поправку следует внести и в Конвенцию 1949 года<sup>10</sup>. Как указывалось ранее, некоторые авторы пришли к выводу о том, что такая поправка не нужна ни в Конвенции 1968 года, ни в Конвенции 1949 года. В этой связи выражалась обеспокоенность по поводу того, что любая поправка к Конвенции 1968 года может поставить этот вывод под сомнение. Вместе с тем авторы в итоге пришли к мнению, что предложенная поправка соответствует этому выводу и как следствие не будет налагать каких-либо ограничений на толкование Конвенции 1949 года.

16. И наконец, Глобальный форум по безопасности дорожного движения предпринимает шаги по разработке новой конвенции, которая будет конкретно посвящена автоматизированному вождению<sup>11</sup>. Предлагаемая здесь поправка представляет собой последовательный шаг в этом направлении. Даже если одна из сторон Конвенции 1968 года ратифицирует новую конвенцию по автоматизированному вождению, у нее все равно будут обязательства по Конвенции 1968 года по отношению к любым сторонам, которые не ратифицировали новую конвенцию. По этой причине важно сделать так, чтобы стороны Конвенций 1949 и 1968 годов сами удостоверились в том, что эти конвенции соответствуют требованиям, предъявляемым к автоматизированным транспортным средствам. В этом как раз и заключается цель этой предлагаемой поправки.

---

<sup>10</sup> ECE/TRANS/WP.1/2019/8, пункт 13.

<sup>11</sup> Документ ECE/TRANS/WP.1/169 (проект доклада о работе семьдесят девятой сессии WP.1 – сентябрь 2019 года), пункт 28.