Организация Объединенных Наций ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
10 July 2020
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Глобальный форум по безопасности дорожного движения

Восемьдесят первая сессия
Женева, 21−25 сентября 2020 года
Пункт 3 c) iv) предварительной повестки дня
Конвенция о дорожном движении (1968 года): Автоматизированное вождение
Предложение по поправкам к статье 34 Конвенции о дорожном движении 1968 года

Пересмотренное предложение по поправкам к Конвенции о дорожном движении 1968 года

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

1. В настоящем документе, представленном правительствами Бельгии, Люксембурга, Португалии, Российской Федерации, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции, предлагается внести два новых определения в статью 1, а именно: ab) и ac), и включить в Конвенцию о дорожном движении 1968 года новую статью 34-бис, с тем чтобы обеспечить более высокий уровень нормативно-правовой определенности в связи с повышением уровня автоматизации транспортных средств.

2. Что касается текста документа ECE/TRANS/WP.1/2020/1/Rev.1 на французском языке, то в предлагаемом определении автоматизированной системы вождения (новый пункт ab) статьи 1) слово «ininterrompue» заменено на «prolongée».

GE.20-09221 (R) 210720 210720
2009221

Просьба отправить на вторичную переработку

I. Предлагаемые поправки

Статья 1

Определения

Включить новые определения ab) и ac) следующего содержания:

«ab) "автоматизированная система вождения" означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамический контроль за управлением 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 дорогой, реагирование на явления, происходящие в условиях дорожного движения, а также планирование и сигнализацию маневров».

Включить новую статью 34-бис следующего содержания:

«**Статья 34-бис**

Автоматизированное вождение

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 соответствует:

a) внутренним техническим правилам и любым применимым международным нормативно-правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и

b) внутреннему законодательству, регулирующему эксплуатацию.

Действие настоящей статьи ограничивается территорией Договаривающейся стороны, на которой применяются соответствующие национальные технические правила и законодательство, регулирующее эксплуатацию.»

II. Пояснительный меморандум к предлагаемой поправке к Конвенции о дорожном движении 1968 года

1. Предлагаемая поправка к Конвенции о дорожном движении 1968 года предусматривает включение двух новых определений в статью 1, а также новой статьи 34-бис.

2. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) признал потенциал транспортных средств, использующих автоматизированные системы вождения, в деле повышения безопасности дорожного движения.

3. Предлагаемая настоящая поправка к Конвенции 1968 года позволяет достичь такую общую цель, как создание возможности для применения Сторонами Конвенции 1968 года последовательного подхода для поощрения ответственного использования систем автоматизированного вождения на условиях, которые для них приемлемы.

4. Настоящее предложение способствует достижению этой общей цели на том основании, что оно позволяет «считать» соблюдение требования, касающегося наличия водителя (т. е. о том, что каждое движущееся транспортное средство должно иметь водителя), выполненным в условиях, которые поясняются ниже. Данный подход обеспечивает соблюдение основных требований Конвенции. Положение «считать выполненным» не применяется к «системам транспортных средств, воздействующим на способ управления транспортных средств», как упомянуто в статье 8 (5-бис).

5. В соответствии с предлагаемой поправкой положение «считать выполненным» применяется только к транспортному средству, на котором в действительности используется автоматизированная система вождения. Как предусмотрено обоими новыми определениями в пунктах ab) и ac) статьи 1, автоматизированная система вождения представляет собой «систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамический контроль за управлением транспортным средством на устойчивой основе», а это означает, что автоматизированная система вождения «выполняет в реальном масштабе времени все оперативные и тактические функции, необходимые для передвижения транспортного средства».

6. Предлагаемая поправка далее обусловливает положение «считать выполненным» дополнительными гарантиями. В частности, автоматизированная система вождения должна соответствовать правовым требованиям, касающимся как конструкции транспортного средства, так и его эксплуатации, которые изложены в пунктах 7 и 8 соответственно.

7. Эта автоматизированная система вождения должна соответствовать законодательному акту, регламентирующему конструкцию транспортных средств, который 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. «Национальные технические правила» означают требования, установленные Стороной, на территории которой используется автоматизированная система вождения. Другие же могут быть международными по происхождению; под применимым международным нормативно-правовым документом, касающимся [применимыми нормативно-правовыми документами, касающимися] колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, подразумеваются требования, установленные международными соглашениями, принятыми этой Стороной. К их числу могут относиться соглашения 1958 и 1998 годов, посвященные техническим правилам.

8. Помимо этого, автоматизированная система вождения должна соответствовать «внутреннему законодательству, регулирующему эксплуатацию». Эту формулировку можно легко и непосредственно перенести во внутреннее законодательство Сторон. В соответствии с этим положением та или иная Сторона могла бы также вводить в действие дополнительные требования об эксплуатации автоматизированных систем вождения.

9. Кроме того, последнее предложение данной поправки ограничивает ее действие территорией Договаривающейся стороны, на которой применяются требования относительно конструкции и эксплуатации. Из этого следует, что ни одна из Сторон не обязана соглашаться с эксплуатацией автоматизированных систем вождения на своей территории или предпринимать действия для ее недопущения только по той причине, что другая Сторона допускает их эксплуатацию.