



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.: General  
14 January 2019  
Russian  
Original: English, French and  
Russian

---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

**Семьдесят восьмая сессия**

Женева, 25–29 марта 2019 года

Пункт 3 с), iii) предварительной повестки дня

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

**Автоматизированное вождение:**

**Высоко- и полностью автоматизированные  
транспортные средства**

**Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью  
автоматизированных транспортных средств в условиях  
дорожного движения Глобального форума по  
безопасности дорожного движения (WP.1)**

**Представлено секретариатом**

В настоящем документе содержится текст «О внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1)» (также представленный в приложении I к документу ECE/TRANS/WP.1/165).

## I. Преамбула

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций,

а) отмечая, что Конвенция о дорожном движении, заключенная в Женеве 19 сентября 1949 года, и Конвенция о дорожном движении, заключенная в Вене 8 ноября 1968 года, оказывают существенное воздействие на разработку национального законодательства и правил в области дорожного движения и заметно повышают безопасность дорожного движения;

б) отмечая непрерывный прогресс в области автомобильных и цифровых технологий, которые могут повысить безопасность дорожного движения, в том числе посредством более широкого внедрения в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения;

в) признавая потенциал инновационных технологий безопасности в деле повышения социального благополучия путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий как предсказуемым в настоящее время образом, так и теми способами, которые еще невозможно предугадать, и желая избежать дальнейших препятствий, которые могли бы помешать разработке тех технологий, которые могли бы обеспечить существенные преимущества;

г) признавая потенциал вышеупомянутых технологий в деле поддержки целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций посредством повышения безопасности дорожного движения, обеспечения всеобщей мобильности (в том числе тех, кто в настоящее время не может управлять автомобилем) и разработки стратегий, в которых безопасная и эффективная мобильность рассматривалась бы в качестве соответствующего инструмента социально-экономического роста и управления;

е) отмечая необходимость предоставления руководящих указаний в целях поддержки работы по безопасному внедрению в практику на глобальном уровне высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения;

подготовил и принял настоящую резолюцию.

## II. Сфера действия

2. Настоящая резолюция:

а) имеет целью служить руководством для сторон Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 года, и Конвенции о дорожном движении, подписанной в Вене 8 ноября 1968 года, по безопасному внедрению в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения с целью способствовать повышению безопасности дорожного движения, мобильности и социально-экономическому прогрессу,

б) предусматривает дополнительные рекомендации в поддержку принципов безопасности дорожного движения, закрепленных в Конвенции о дорожном движении 1949 года и Конвенции о дорожном движении 1968 года, в целях содействия внедрению в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения,

в) будет дорабатываться по мере развития технологии и накопления опыта и фактических данных, касающихся использования высоко- и полностью

автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения; по этой причине явное включение той или иной рекомендации в настоящую резолюцию не следует толковать как неявное исключение какой-либо иной,

d) принимает во внимание роль людей в контексте высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств,

e) дает рекомендации по обеспечению безопасного взаимодействия между высоко- и полностью автоматизированными транспортными средствами и всеми другими участниками дорожного движения,

f) может, кроме того, способствовать разработке, под руководством Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP. 1), будущих мер по безопасному внедрению в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

### III. Определения

3. Для целей настоящей резолюции:

a) «автоматизированная система вождения» означает комбинацию аппаратного и программного обеспечения, которое осуществляет динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе;

b) «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;

c) «домен штатной эксплуатации» (ДШЭ) означает окружающие и географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, погодные и другие условия, для работы в которых конкретно предназначена данная автоматизированная система вождения;

d) «высокоавтоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует в пределах конкретного домена штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения;

e) «полностью автоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует без каких бы то ни было ограничений домена штатной эксплуатации применительно к некоторым или всем поездкам без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения.

#### **IV. Рекомендации в случае автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах**

4. Автоматизированным системам вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах следует:

a) обеспечивать в приоритетном порядке безопасность дорожного движения;

b) осуществлять мониторинг окружающих объектов дорожно-транспортной обстановки и безопасно взаимодействовать с ними;

c) стремиться безопасным образом реагировать на ошибки, допускаемые пользователями транспортных средств (внутри и снаружи транспортного средства), и других участников дорожного движения в целях сведения до минимума потенциальных последствий таких ошибок;

d) соблюдать правила дорожного движения, включая те, которые касаются:

i) безопасного взаимодействия с другими участниками дорожного движения,

ii) соблюдения указаний правоприменительных органов и тех, кто уполномочен регулировать дорожное движение,

iii) поддержания условий беспрепятственного и безопасного движения потока транспортных средств;

e) действовать только в пределах их ДШЭ;

f) быть в состоянии создавать условия, которые обеспечивают максимальный уровень безопасности дорожного движения в том случае, когда та или иная поездка не может или не должна быть завершена, например в случае сбоя в работе автоматизированной системы вождения или иной системы транспортного средства;

g) реагировать на непредвиденные ситуации таким образом, чтобы свести до минимума опасность для пользователей данного транспортного средства или других участников дорожного движения;

h) обмениваться информацией с их пользователями и другими участниками дорожного движения четким, действенным и последовательным образом посредством предоставления им достаточных данных, касающихся их статуса и намерения, и обеспечения возможности надлежащего взаимодействия;

i) четко и эффективно выдавать соответствующее уведомление в том случае, когда транспортное средство выходит за пределы ДШЭ;

j) действовать таким образом, чтобы можно было проверить, функционируют или функционировали ли они в условиях динамического управления или нет; и

k) иметь возможность их деактивации безопасным способом.

## **V. Рекомендации для пользователей автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах**

5. Пользователям автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах следует:

- a) быть осведомленным/проинформированным об их правильном использовании до начала поездки;
- b) удовлетворять требованиям их безопасного использования и следовать процедурам их использования;
- c) иметь возможность обмениваться информацией с транспортным средством;
- d) понимать, есть ли необходимость и когда брать на себя функцию динамического управления в целях завершения поездки. Если пользователю необходимо взять на себя функцию динамического управления или если он выбирает этот вариант, то он должен:
  - i) иметь требуемое водительское удостоверение, и
  - ii) соблюдать правила дорожного движения;
- e) действовать в соответствии с законом в любой момент времени, с тем чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения независимо от того, пользуются ли они автоматизированной системой вождения или выполняют функцию динамического управления.

## **VI. Дальнейшие рекомендации**

6. Органам государственного управления следует рассмотреть возможность:

- a) повышения степени информированности и понимания общественностью принципов безопасной эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в целях содействия обеспечению безопасности, мобильности и социально-экономических преимуществ;
- b) принятия стратегий в соответствии с их нормами в области конфиденциальности, регламентирующими данные, необходимые для оценки:
  - i) воздействия эксплуатации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств с точки зрения безопасности в целях продвижения технического прогресса и нормативно-правового регулирования,
  - ii) выяснения причинно-следственных факторов, возникающих в результате дорожно-транспортных происшествий и влекущих за собой нарушение безопасности, таких как столкновения или нарушения правил дорожного движения с участием высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств, в целях решения юридических проблем,
- c) проведения работы по мерам безопасности, включая кибербезопасность, в целях обеспечения надлежащей работы автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах; и
- d) включения рекомендаций, содержащихся в настоящей резолюции, в их внутренние нормативно-правовые и программные документы, регламентирующие

дорожное движение, таким образом, чтобы это получило признание в их национальном контексте, на основе сотрудничества с гражданским обществом и промышленностью.

## **VII. Заключительное положение**

7. Настоящая резолюция будет периодически пересматриваться и обновляться в целях учета технических и нормативно-правовых подвижек, касающихся высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

---