



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 18–21 сентября 2018 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год):

Автоматизированное вождение

Пересмотренный проект резолюции по внедрению в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения

Представлен Председателем и заместителями Председателя WP.1

В настоящем документе содержатся поправки к ECE/TRANS/WP.1/2018/4 и ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.1, согласованные Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) соответственно на семьдесят шестой сессии (Женева, 19–23 марта 2018 года) и специальной сессии (Женева, 3–4 мая 2018 года).

WP.1 должна, как ожидается, еще раз обсудить и, по возможности, принять этот документ.

GE.18-11380 (R) 170818 120918



* 1 8 1 1 3 8 0 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Преамбула

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

a) отмечая, что Конвенция о дорожном движении 1949 года и Конвенция о дорожном движении 1968 года оказывают существенное воздействие на разработку национального законодательства и правил в области дорожного движения и заметно повышают безопасность дорожного движения;

b) 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;

c) 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;

d) 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;

e) 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:

a) 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-экономического прогресса,

b) 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,

c) 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 сигнализация маневров;

c) «высокоавтоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное системой автоматизированного 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;

d) «полностью автоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное системой автоматизированного вождения. Эта автоматизированная система вождения действует без каких бы то ни было ограничений домена штатной эксплуатации в случае некоторых или всех поездок без необходимости вмешательства человека в качестве запасного варианта обеспечения безопасности дорожного движения;

e) «оперативный домен штатной эксплуатации» (ОДЭШ) означает окружающие и географические условия, время суток, а также дорожно-транспортные, инфраструктурные, погодные и другие условия, для работы в которых конкретно предназначена данная система автоматизированного вождения.

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

4. Автоматизированные системы вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах должны:

a) обеспечивать в приоритетном порядке безопасность дорожного движения;

b) осуществлять контроль и безопасно взаимодействовать с окружающими объектами дорожно-транспортной обстановки;

c) стремиться безопасным образом реагировать на ошибки людей, 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 действующие правила дорожного движения, в особенности 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 ОДЭШ;
- 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 системы автоматизированного 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 ОДЭШ;
- 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. Пользователи автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах должны:
- a) быть осведомлены/проинформированы о правильном использовании транспортного средства до начала поездки;
 - b) удовлетворять требованиям безопасного использования транспортного средств 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 транспортным средством в целях завершения поездки. Если пользователю транспортного средства необходимо взять на себя функцию динамического контроля 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, выполняют ли они функцию динамического контроля или пользуются автоматизированной системой вождения.

VI. Дальнейшие рекомендации

6. Органы государственного управления должны 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. Заключительная рекомендация

[Настоящая резолюция будет периодически пересматриваться и обновляться по мере выявления технических и нормативно-правовых факторов, касающихся высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств,

или

Настоящие рекомендации будут периодически обновляться в целях отражения факта повышения осознания технических и нормативно-правовых факторов, касающихся высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

или

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