



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 17–20 сентября 2019 года

Пункт 3 с) ii) предварительной повестки дня

Конвенция о дорожном движении (1968 год):**Автоматизированное вождение –****Ситуации, когда водитель управляет****транспортным средством извне****Предлагаемый проект резолюции по дистанционному
вождению****Представлено Соединенным Королевством Великобритании
и Северной Ирландии***

Неофициальная группа экспертов WP.1 по автоматизированному вождению (НГЭАД) уже на протяжении длительного времени обсуждает вопрос об использовании дистанционного вождения, начав с дистанционного управления парковкой. На десятом совещании НГЭАД группа подготовила документ для обсуждения, который был представлен WP.1, но детально не рассматривался. Соединенное Королевство считает, что для содействия продвижению вперед было бы полезно подготовить проект резолюции, с тем чтобы обсуждения могли быть сосредоточены на ожиданиях договаривающихся сторон от дистанционного управления автомобилем и на их пожеланиях, а не на документе для общего обсуждения.

Приведенный ниже текст представляет собой предложение, предназначенное только для обсуждения, и составлен на основе документа для обсуждения, касающегося водителей, находящихся вне транспортного средства, а также работы, проделанной над проектом резолюции о других действиях, и резолюции по автоматизированным транспортным средствам, которая была принята WP.1 на ее семьдесят седьмой сессии в сентябре 2018 года.

* Настоящий документ не является заявлением о политике правительства Великобритании.



Резолюция по дистанционному вождению

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 влияние на разработку национального законодательства и правил в области дорожного движения и заметно повышают безопасность дорожного движения;

б) признавая текущую работу по новым автомобильным технологиям в рамках Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и его подгрупп;

в) отмечая, что обе конвенции требуют, чтобы каждое транспортное средство имело водителя¹ и чтобы водитель был в состоянии контролировать свое транспортное средство²;

г) напоминая, что на своей семьдесят пятой сессии WP.1 пришел к выводу, что *"дистанционно управляемая парковка ... не ставит под угрозу безопасность дорожного движения"*³;

д) сознавая, что в настоящее время разрабатываются новые системы дистанционного вождения, которые могут сыграть определенную роль в деле безопасного внедрения автоматизированных систем вождения, и содействуя повышению безопасности дорожного движения и мобильности;

подготовил и принял настоящую резолюцию [дата?].

II. Область применения

2. Настоящая резолюция:

а) призвана служить руководством для договаривающихся сторон Конвенции о дорожном движении, заключенной в Женеве 19 сентября 1949 года, и Конвенции о дорожном движении, заключенной в Вене 8 ноября 1968 года, в отношении безопасного осуществления динамического управления водителями, находящимися вне транспортного средства;

б) обеспечивает основу для договаривающихся сторон этих конвенций о дорожном движении при разработке национальных правил дорожного движения для использования транспортных средств, оснащенных дистанционными системами вождения;

в) будет дорабатываться по мере развития технологии и накопления опыта и фактических данных, касающихся использования дистанционных систем вождения. Поэтому прямое включение той или иной рекомендации в настоящую резолюцию не следует толковать как подразумеваемое исключение любой другой.

¹ Статья 8(1) Конвенции 1949 года и статья 8(1) Конвенции 1968 года.

² Статья 8(5) Конвенции 1949 года и статья 8(5) Конвенции 1968 года.

³ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp1/ECE-TRANS-WP1-159e_new.pdf.

III. Определения

3. Для цели настоящей резолюции:

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

b) «условно автоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует в пределах конкретного домена [штатной] эксплуатации на протяжении части или всего пути и требует вмешательства человека в качестве резервного варианта для обеспечения безопасности дорожного движения;

c) «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;

d) «высокоавтоматизированное транспортное средство» означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения. Эта автоматизированная система вождения действует в пределах конкретного домена [штатной] эксплуатации на протяжении части или всего пути без необходимости вмешательства человека в качестве резервного варианта для обеспечения безопасности дорожного движения;

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

f) «дистанционный водитель» означает водителя, находящегося вне транспортного средства;

g) «дистанционные системы вождения» означают комбинацию аппаратно-программного обеспечения и коммуникационных средств как внутри, так и вне транспортного средства, которые позволяют дистанционному водителю своевременно осуществлять динамическое управление транспортным средством, а также наличие соответствующих полей зрения для обеспечения ситуационной осведомленности и четкого обзора условий дорожного движения.

IV. Рекомендации для дистанционных систем вождения

4. Дистанционная система вождения должна:

a) обеспечивать дистанционному водителю соответствующее поле зрения и возможность получать соответствующую слуховую информацию (признавая, что слуховая информация может не иметь существенного значения);

b) позволять дистанционному водителю своевременно выдавать транспортному средству надлежащие исходные данные, а транспортному средству реагировать на них надлежащим образом и своевременно;

c) обладать избыточными возможностями в плане распознавания и подключенности для минимизации риска потери и/или ухудшения качества сигнала; и

d) быть защищенной по умолчанию, в том числе в плане операционной устойчивости и реагирования в случае кибератак, для того чтобы гарантировать, что она способна противостоять определенным видам атак на уровне автопарка, и предотвращать возможное злонамеренное использование.

5. Дистанционная система вождения и транспортное средство должны отвечать надлежащим техническим стандартам и должны быть проверены на соответствие им.
6. Транспортное средство с дистанционной системой вождения должно обеспечивать состояние минимального риска, если:
 - a) дистанционный водитель не предоставляет или не может своевременно предоставить надлежащие исходные данные, а транспортное средство не может своевременно отреагировать на них надлежащим образом;
 - b) время задержки соединения между дистанционным водителем и транспортным средством превысило [допуски по безопасности]; и/или
 - c) соединение между дистанционным водителем и транспортным средством не срабатывает или ухудшилось сверх пределов [допусков по безопасности].

V. Рекомендации для дистанционных водителей

7. Дистанционный водитель должен обладать физическими и умственными возможностями для осуществления динамического управления, если он:
 - a) управляет неавтоматизированным транспортным средством или транспортным средством с системами помощи водителю;
 - b) должен возобновить динамическое управление условно автоматизированным транспортным средством в качестве резервного варианта безопасности для автоматизированной системы вождения; или
 - c) как ожидается, возобновляет динамическое управление высокоавтоматизированным транспортным средством, если поездка продолжается за пределами параметров домена [штатной] эксплуатации транспортного средства.
8. Дистанционный водитель должен иметь соответствующие разрешения на использование и эксплуатацию транспортного средства.
9. Дистанционный водитель должен быть готов, в состоянии и хотеть осуществлять динамическое управление и минимизировать любые другие действия, которые могут ограничить или ослабить его способность возобновить динамическое управление.
10. Дистанционный водитель условно автоматизированного транспортного средства или высокоавтоматизированного транспортного средства должен иметь возможность дистанционно активировать и деактивировать автоматизированную систему вождения.

VI. Выводы

11. Сочетание дистанционного водителя и транспортного средства, способного осуществлять безопасное динамическое управление так же или лучше, чем водитель, находящийся внутри транспортного средства, будет совместимо с принципами безопасности дорожного движения, закрепленными в Конвенции 1949 года и Конвенции 1968 года.
12. Договаривающимся сторонам рекомендуется внести поправки в свое внутреннее законодательство, правила и руководящие указания в целях содействия безопасному использованию дистанционных систем вождения.
13. Настоящая резолюция будет обновляться по мере углубления знаний о дистанционных системах вождения и их использовании.