



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности
дорожного движения**

Семьдесят шестая сессия

Женева, 19–23 марта 2018 года

Пункт 3 с) предварительной повестки дня

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

**Проект резолюции по внедрению высоко- и полностью
автоматизированных транспортных средств в условиях
дорожного движения**

Представлен Председателем и заместителями Председателя WP.1

В настоящем документе содержится проект еще находящейся в стадии разработки резолюции по внедрению высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения, подготовленный Глобальным форумом по безопасности дорожного движения (WP.1) в ходе его специальной сессии (Женева, 6–7 декабря 2017 года). Он представляется к семьдесят шестой сессии для дальнейшей работы над ним.



I. Введение

Примечание: текст, приведенный ниже, был предложен Председателем WP.1 и ожидает рассмотрения в рамках WP.1.

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

- отмечая, что Конвенция о дорожном движении 1949 года и Конвенция о дорожном движении 1968 года оказывают существенное воздействие на выработку национальных стратегий в области дорожного движения и заметно повышают безопасность дорожного движения,
- отмечая непрерывный прогресс в области автомобильных и цифровых технологических достижений,
- отмечая, что принципы безопасности дорожного движения, закрепленные в Конвенции о дорожном движении 1949 года и Конвенции о дорожном движении 1968 года, не исключают использования высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения,
- признавая важность установления глобальных принципов безопасности дорожного движения с учетом непрерывного прогресса в области технологий автоматизации вождения автомобильного транспорта,
- признавая потенциал инновационных технологий безопасности для улучшения социального благополучия путем предотвращения автотранспортных аварий, как предсказуемым в настоящее время образом, так и способами, которые еще невозможно предугадать, и желая избежать дальнейших препятствий, которые могли бы помешать разработке таких полезных технологий,
- признавая потенциал вышеупомянутых технологий для повышения безопасности дорожного движения, обеспечения всеобщей мобильности, что могло бы содействовать достижению целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций, и для осуществления стратегий, предполагающих, что безопасная и эффективная мобильность является инструментом социально-экономического роста и управления,
- желая достичь на глобальном уровне единообразия принципов, касающихся управления высокоавтоматизированными транспортными средствами в условиях дорожного движения, в целях повышения безопасности дорожного движения на глобальном уровне и содействия международному сообщению,
- рекомендует правительствам, которые еще не сделали этого, ратифицировать Конвенцию о дорожном движении, подписанную в Женеве 19 сентября 1949 года, и Конвенцию о дорожном движении, подписанную в Вене 8 ноября 1968 года, которые способствовали и будут по-прежнему значительно и многообещающе способствовать уменьшению количества смертельных случаев и травм, вызванных столкновениями, или присоединиться к этим Конвенциям,
- рекомендует правительствам учитывать в их национальных законодательствах, касающихся безопасности дорожного движения, принципы, закрепленные в вышеупомянутых Конвенциях о дорожном движении, и принципы, изложенные в настоящей резолюции.

II. Преамбула

Примечание: текст этой преамбулы был скорректирован для учета высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

1. Настоящая сводная резолюция предназначена служить 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, а также Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года,

подписанного в Женеве 1 мая 1971 года, руководством по безопасному внедрению высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения в целях способствовать повышению безопасности дорожного движения, мобильности и социально-экономического прогрессу.

2. Настоящая резолюция не отменяет юридические обязательства, вытекающие из Конвенций 1949 и 1968 годов и Европейского соглашения 1971 года.

3. Скорее, настоящая резолюция дополняет принципы Конвенций 1949 и 1968 годов и Европейского соглашения 1971 года в контексте содействия безопасному внедрению высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения.

Примечание: WP.1 еще не принял решения относительно пункта 4. Ниже приводятся два альтернативных варианта.

Альтернативный вариант 1:

4. Эти принципы будут дорабатываться по мере развития технологий и накопления опыта и фактических данных, касающихся внедрения технологий автоматизации вождения транспортных средств. Поскольку настоящая резолюция постоянно находится в стадии разработки, явное включение какого-либо принципа или какой-либо темы не следует истолковывать как неявное исключение любого другого принципа или любой другой темы. Не препятствует она и разработке юридически обязательных документов по аналогичным темам, если это будет сочтено необходимым в будущем.

Альтернативный вариант 2:

4. В настоящей резолюции предлагаются рекомендации, которые будут дорабатываться по мере развития технологий и накопления опыта и фактических данных, касающихся внедрения высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств. Поэтому явное включение какого-либо принципа в настоящую резолюцию не следует истолковывать как неявное исключение любого другого. Кроме того, настоящая резолюция может способствовать разработке, под руководством Глобального форума по безопасности дорожного движения, юридически обязательных документов по аналогичным темам, если это будет сочтено необходимым в будущем.

Примечание: WP.1 еще не принял решения относительно нижеследующего пункта 5 и его места в резолюции.

5. Поэтому органы государственного управления и власти [в том числе на субнациональном уровне] должны сотрудничать с представителями гражданского общества и промышленности с целью обеспечить, чтобы принципы, изложенные в настоящей резолюции, были включены в основные положения их государственной транспортной политики таким образом, чтобы был признан их конкретный контекст] – подлежит доработке.

Примечание: WP.1 решил включить в преамбулу пункт о взаимосвязи между резолюцией и конвенциями. Однако он не сформулировал никакого текста с этой целью.

Вставить текст о взаимосвязи с конвенциями в этом месте.

III. Определения

Примечание: WP.1 решил пока включить три следующие определения.

а) **«Высоко- и полностью автоматизированное транспортное средство»** означает транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая осуществляет полное динамическое управление (без необходимости вмешательства со стороны человека) и с этой целью готова перенять управление в течение части поездки или всей поездки.

б) «Автоматизированная система вождения» означает комбинацию аппаратного и программного обеспечения, которое устойчиво осуществляет динамическое управление транспортным средством на постоянной основе.

с) «Динамическое управление» означает выполнение в реальном времени всех оперативных и тактических функций, необходимых для перемещения транспортного средства.

IV. Принципы/рекомендации, касающиеся высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств

Примечание: WP.1 решил пока включить следующие рекомендации в отношении транспортных средств.

Высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства должны:

- уделять первостепенное внимание безопасности дорожного движения,
- стремиться компенсировать человеческие ошибки, совершаемые участниками дорожного движения (внутри и снаружи транспортного средства),
- соблюдать действующие местные правила внутреннего дорожного движения, в том числе правила, касающиеся:
 - а) безопасного взаимодействия с другими участниками дорожного движения, службами безопасности дорожного движения, правоохранительными органами и
 - б) обеспечения беспрепятственного движения транспортных средств и безопасного выполнения любого маневра,
- функционировать только в пределах своего домена штатной эксплуатации,
- реагировать на неисправности системы таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для пассажиров транспортного средства и для других участников дорожного движения,
- быть укомплектованы необходимыми, безотказными и [преимущественно международно-стандартизованными] человеко-машинными интерфейсами/дисплеями и органами управления для связи с их пользователями, другими участниками дорожного движения, службами безопасности дорожного движения и правоохранительными органами. *(Примечание: этот пункт должен быть доработан.)*

V. Принципы/рекомендации, касающиеся пользователей высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств

Примечание: WP.1 решил пока включить следующие рекомендации в отношении пользователей.

Пользователи высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств должны:

- быть осведомлены/проинформированы о правильном использовании транспортного средства до начала поездки,
- обладать необходимыми навыками для пользования транспортным средством, включая способность поддерживать с ним связь,
- иметь компетенцию и необходимые водительские удостоверения для выполнения динамического управления, чтобы быть способным начать или завершить поездку, когда автоматизированная система вождения задействована

только в течение части поездки, если только какой-либо другой пользователь не сделает этого,

- использовать высоко- и полностью автоматизированное транспортное средство только в пределах его домена штатной эксплуатации, если он не имеет компетенции или необходимых водительских удостоверений для управления транспортным средством, если только другой пользователь не сделает этого,
- корректировать свое поведение [согласно функциям] транспортного средства и применимым правилам дорожного движения. (*Примечание: подлежит доработке в зависимости от того, должна ли эта рекомендация касаться функций или, скорее, продолжения поездки в качестве водителя*).

VI. Дальнейшие принципы/рекомендации

Примечание: WP.1 еще не принял решения относительно какой-либо рекомендации для этого раздела. Были предложены только идеи, для которых существует альтернативный текст.

Примечание: был предложен следующий альтернативный текст в отношении мониторинга/проверки характеристик и регистрации:

Альтернативный вариант 1:

Органы государственного управления и власти должны:

- корректировать в случае необходимости мониторинг характеристик безопасности транспортных средств с целью учета высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств,
- корректировать в случае необходимости порядок регистрации высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

Альтернативный вариант 2:

Органам государственного управления и власти потребуется, возможно, скорректировать законодательство с целью учета высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств, которые соответствуют любым подлежащим применению международным законам, регламентирующим конструкцию, техническое освидетельствование и регистрацию транспортных средств.

Примечание: нижеследующий текст, касающийся регистрации и совместного использования данных, не был согласован. Предлагаются альтернативные тексты в качестве основы для доработки рекомендации по регистрации и совместному использованию данных.

Органы государственного управления и власти должны:

Альтернативный вариант 1:

- работать [с представителями промышленности] над тем, чтобы высоко- и полностью автоматизированные транспортные средства регистрировали необходимые данные, связанные с выполнением динамического управления с помощью автоматизированной системы вождения, особенно в случае непредвиденного события, которое может повлиять на безопасность дорожного движения, например столкновения или нарушения правил дорожного движения. Эти данные в случае необходимости регистрируются, защищаются и предоставляются в соответствии с региональными или внутригосударственными нормами в области конфиденциальности.

Альтернативный вариант 2:

- утвердить порядок регистрации и совместного использования высоко- и полностью автоматизированными транспортными средствами данных, связанных с функционированием их автоматизированной системы вождения, особенно в случае непредвиденного события, которое может повлиять на безопасность дорожного движения, например столкновения или нарушения правил дорожного движения. Эти данные в случае необходимости регистрируются, защищаются и предоставляются в соответствии с региональными или внутригосударственными нормами в области конфиденциальности.

Примечание: приведенная ниже рекомендация не обсуждалась в контексте формулирования рекомендаций для пользователей высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств.

Органы государственного управления и власти должны:

изменить требования к выдаче водительских удостоверений, чтобы привести их в соответствие с техническим прогрессом.
