



**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

Семьдесят седьмая сессия  
Женева, 18–21 сентября 2018 года

**Доклад Глобального форума по безопасности дорожного  
движения о работе его семьдесят седьмой сессии**

**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5	3
III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня) .....	6	3
IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня) .....	7–23	3
A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств .....	7	3
B. Водительские удостоверения .....	8–10	4
C. Автоматизированное вождение .....	11–23	4
V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня) .....	24–26	5
Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам .....	24–26	5
VI. Сводная резолюция о дорожном движении (СР.1) (пункт 5 повестки дня) .....	27–31	6
A. Безопасный системный подход .....	27–28	6
B. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя .....	29	7
C. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС) .....	30	7
D. Предложения по поправкам, касающимся уязвимых участников дорожного движения (УУДД) .....	31	7
VII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня) .....	32	7



---

VIII.	Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня).....	33	7
IX.	Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 8 повестки дня).....	34–35	8
X.	Определение серьезной травмы (пункт 9 повестки дня) .....	36	8
XI.	Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня).....	37–41	8
XII.	Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня).....	42–43	9
XIII.	Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня).....	44	9
XIV.	Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня).....	45	9
Приложение I			
	Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) .....		10
Приложение II			
	Стратегия КВТ до 2030 года .....		14

## **I. Участники**

1. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) провел свою семьдесят седьмую сессию в Женеве 18–21 сентября 2018 года под председательством г-жи Л. Иорио (Италия). В ее работе участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Дании, Испании, Италии, Канады, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Российской Федерации, Словакии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.
2. Участвовали также представители государств, не являющихся членами ЕЭК: Австралии, Алжира, Бразилии, Государства Палестина, Индии, Иордании, Ливана, Марокко, Республики Корея, Туниса и Японии.
3. Были также представлены Европейский союз и следующие неправительственные организации: Американская автомобильная ассоциация (AAA), Европейская ассоциация поставщиков автомобильных деталей (КСАОД), Евро-средиземноморский транспортный проект (ЕвроМед), Европейский транспортный совет, Международная автомобильная федерация (ФИА), Международная мотоциклетная федерация (ФИМ), Институт по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ), Международная организация предприятий автомобильной промышленности (МОПАП), Международная организация по стандартизации (ИСО), ассоциация «Лазер-Европа», Фонд за искоренение ДТП со смертельным исходом и Всемирная ассоциация производителей велосипедов (ВБИА).
4. В сессии также принял участие представитель Университета Южной Каролины.

## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

5. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.1/164). Люксембург, Российская Федерация, Франция и Швейцария одобрили варианты доклада о работе последней сессии WP.1 на русском и французском языках (см. ECE/TRANS/WP.1/163, пункт 47).

## **III. Деятельность, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)**

6. Из-за временных ограничений по этому пункту повестки дня не было ни выступлений, ни сообщений. Вместе с тем национальные делегации и международные организации имели возможность представить в письменном виде сообщения о национальных и международных мероприятиях и инициативах в области безопасности дорожного движения, включая недавно внесенные и запланированные изменения законодательства в области дорожного движения, а также любую информацию о мероприятиях, которые состоятся до следующей сессии WP.1. В этом контексте были представлены неофициальный документ № 3 от правительства Республики Молдова и неофициальный документ № 4 от Проекта по поддержке транспорта ЕВРОМЕД.

## **IV. Конвенция о дорожном движении (1968 года) (пункт 3 повестки дня)**

### **A. Соответствие между Конвенцией о дорожном движении (1968 года) и техническими правилами в области транспортных средств**

7. WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 (Италия, Франция и ассоциация «Лазер-Европа»), в котором содержится сводный текст соответствующих частей Конвенции, а также изложены уже принятые предложения по поправкам и предложения, которые еще предстоит принять. На этой сессии WP.1

обсудил и пересмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1 до пункта 61 с), глава IV (Отступления от правил). На следующей сессии WP.1, как ожидается, продолжит обсуждение главы IV и затем примет решение по всем другим еще не рассмотренным положениям с использованием документа ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1. Правительство Германии проинформировало WP.1 о двух предложениях по поправкам, которые оно намерено включить в ECE/TRANS/WP.1/2017/1/Rev.1, для обсуждения на следующей сессии.

## **В. Водительские удостоверения**

8. Секретариат сообщил WP.1, что в дополнение к вариантам на русском и французском языках текст брошюры по международному водительскому удостоверению (МВУ), основанной на документе ECE/TRANS/WP.1/2014/8/Rev.2, в скором времени будет размещен на веб-сайте WP.1 также на арабском, испанском и китайском языках. WP.1 выразил признательность Специальному посланнику Генерального секретаря Организация Объединенных Наций по безопасности дорожного движения за предоставление финансовых ресурсов для выполнения этих переводов.

9. Неофициальная группа экспертов по водительским удостоверениям представила документ ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.1, в котором сопоставлены три возможных варианта будущего водительского удостоверения, включая преимущества и недостатки каждого варианта. Выбор вариантов проводился на основе принципов согласования, безопасности и приемлемости для договаривающихся сторон. Кроме того, ФИА сделала презентацию о затратах и выгодах разработки «усовершенствованного» МУС для Объединенных Арабских Эмиратов со встроенными элементами безопасности высокого уровня (неофициальный документ № 7). Результаты качественного исследования по вопросу о том, как МУС используется автомобилистами, проведенного Австралийской автомобильной ассоциацией – филиалом ФИА, были представлены в неофициальном документе № 8. WP.1 рассмотрел три варианта, принял к сведению тот факт, что многие делегаты отдали предпочтение варианту В, и просил неофициальную группу экспертов проанализировать представленные замечания и по возможности учесть их в документе ECE/TRANS/WP.1/2018/1/Rev.2, который будет подготовлен для следующей сессии.

10. WP.1 принял к сведению письмо Министра транспорта и городского развития Исламской Республики Иран с изложением позиции страны в отношении форматов национальных и международных водительских удостоверений.

## **С. Автоматизированное вождение**

11. Представитель Российской Федерации сделал сообщение о проводимой в стране законодательной работе, направленной на обеспечение и облегчение участия в движении высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств (в частности, о создании специальных испытательных зон и экспериментальных проектах инфраструктуры).

12. Делегат от Франции в качестве председателя неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению запросил и получил продление мандата на продолжение текущей работы. Документ, в котором рассматривается вопрос о «действиях, не связанных с вождением» на основе неофициального документа № 1 (май 2018 года) и неофициального документа № 4 (май 2018 года), будет представлен на следующей сессии в качестве ECE/TRANS/WP.1/2018/2/Rev.1. Кроме того, делегат от Франции и неофициальная группа экспертов намерены подготовить на основе ECE/TRANS/WP.1/2018/3 документ для рассмотрения «ситуации, когда водитель управляет транспортным средством извне» (ECE/TRANS/WP.1/2018/3/Rev.1).

13. Европейским советом по безопасности на транспорте был подготовлен и представлен неофициальный документ № 9, содержащий обзор литературы по вопросу

о влиянии действий по выполнению определенных задач при переключении с автоматизированного вождения.

14. WP.1 обсудил и принял документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.2 с изменениями. Окончательный принятый текст содержится в приложении I в качестве необязательного руководства под названием «Резолюция о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1)». Он просил секретариат учесть эти изменения и представить документ ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 на следующей сессии только для информации. Беларусь, Бельгия, Канада, Российская Федерация, Франция и Швейцария изъявили готовность ускорить работу по переводу документа ECE/TRANS/WP.1/2018/4/Rev.3 на русский и французский языки, представив переведенный и проверенный текст в секретариат. Секретариату было предложено изучить возможности содействия в принятии резолюции с помощью пресс-релиза или других средств.

15. Франция внесла на рассмотрение неофициальный документ № 6, в котором содержится предварительный черновой вариант предложения по поправкам к статье 8 Конвенции о дорожном движении 1968 года. Делегат от Франции заявил, что поправка представляется необходимой, поскольку Государственный совет объявил, что на территории Франции транспортные средства, относящиеся к уровням 4 и 5 САЕ, не соответствуют обязательствам страны по Конвенции о дорожном движении 1968 года. Франция проинформировала WP.1 о том, что она намерена пересмотреть неофициальный документ № 6 и вновь представить его в марте 2019 года.

16. Соответственно WP.1 провел предварительное обсуждение неофициального документа № 6. Бельгия и Российская Федерация отметили желательность и необходимость внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года. В частности, делегат от Российской Федерации подчеркнул необходимость внесения поправок в Конвенцию о дорожном движении 1968 года, с тем чтобы сформировать международную и тем самым национальную правовую основу для автоматизированных транспортных средств, а также преодолеть нынешние трудности правового характера, обеспечить согласование на международном уровне и разработать определение автоматизированных транспортных средств.

17. Представитель Швеции заявил, что подготовка поправок потребуется в будущем, и подчеркнул, что ненужно рассматривать вопросы ответственности.

18. Представитель Германии обратил внимание на то, что следует избегать фрагментации международной нормативно-правовой базы и направить усилия на согласование.

19. Делегат от Соединенного Королевства отметил, что, по мнению его правительства, обе конвенции допускают использование транспортных средств уровней 4 и 5 САЕ и нет необходимости в дополнительных поправках. Однако в будущем разъяснительные поправки могут оказаться желательными с учетом доказательств, собранных с использованием принятой резолюции, и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии готово работать над этим вопросом в рамках неофициальной группы экспертов по автоматизированному вождению (НГЭАВ). Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии заявило также, что вопросы ответственности выходят за рамки работы WP.1.

20. Япония поддержала Германию и Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии.

21. Делегат от Канады заявил, что, по мнению его страны, являющейся договаривающейся стороной Конвенции о дорожном движении 1949 года, разъяснительные поправки к конвенциям будут способствовать согласованию.

22. WP.1 решил, что НГЭАД проведет предварительную работу по неофициальному документу № 6.

23. WP.1 принял к сведению сообщения, сделанные Юридической комиссией Англии и Уэльса и Национальной транспортной комиссией (Австралия) и касающиеся перспектив развития национальной нормативно-правовой базы для использования автоматизированных транспортных средств [в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии] и реформирования нормативной базы в области автоматизированных транспортных средств в Австралии соответственно.

## **V. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 года) (пункт 4 повестки дня)**

### **Группа экспертов по дорожным знакам и сигналам**

24. Председатель Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам проинформировал о ходе работы группы по пересмотру Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и дополняющего ее Европейского соглашения 1971 года. С этой целью председатель представил неофициальный документ № 1, в котором содержится первый проект заключительного доклада группы. Председатель запросил и получил согласие Глобального форума по безопасности дорожного движения в отношении предлагаемой структуры доклада. Этот доклад будет представлен на сессии WP.1 в марте 2019 года. Председатель кратко разъяснил также предложения по поправкам, содержащиеся в неофициальном документе № 1. WP.1 выразил группе признательность за проделанную работу.

25. Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) согласился продлить срок действия мандата Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам до конца июня 2019 года. В течение этого периода группе предлагается оценить и подготовить окончательные рекомендации в отношении знаков, «не предусмотренных в Конвенции» (будут представлены WP.1 в сентябре 2019 года). В связи с этим секретариат запланировал заключительную сессию на 20–21 июня 2019 года, с тем чтобы группа могла подготовить свой заключительный доклад.

26. Секретариат передал WP.1 обновленную информацию о ходе разработки системы e-CoRSS<sup>1</sup> (электронной версии Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года).

## **VI. Сводная резолюция о дорожном движении (CP.1) (пункт 5 повестки дня)**

### **A. Безопасный системный подход**

27. WP.1 решил продолжить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/2014/6/Rev.1, в котором содержатся предложения Швеции по поправкам для включения безопасного системного подхода в Сводную резолюцию о дорожном движении (CP.1), на следующей сессии (начиная с пункта 11.1.4).

28. WP.1 рассмотрел часть документа ECE/TRANS/WP.1/2018/5/Rev.1, подготовленного Испанией, Италией и Соединенными Штатами Америки (Роль санкций и другие ограничительные меры). Обсуждение будет продолжено на следующей сессии с подпункта 3 пункта 2.4.1.3.

<sup>1</sup> Электронная конвенция о дорожных знаках и сигналах (e-CoRSS).

## **В. Предложения по поправкам, касающиеся отвлечения внимания водителя**

29. WP.1 рассмотрел документ ECE/TRANS/WP.1/2017/2/Rev.1 и продолжит обсуждение начиная с раздела 1.5.2.1 (надлежит проверить секретариату) на следующей сессии.

## **С. Предложения по поправкам, касающиеся принципов использования механических двухколесных транспортных средств (МДТС)**

30. Представитель Института по изучению проблем дорожного движения (ИРТЕ) сделал сообщение по вопросу об использовании механических двухколесных транспортных средств в Юго-Восточной Азии с целью представления справочной информации по документу ECE/TRANS/WP.1/2018/6 (и соответствующих комментариев, содержащихся в неофициальном документе № 5). WP.1 рассмотрел вопрос о том, каким образом продолжать работу по документу ECE/TRANS/WP.1/2018/6 (прежний неофициальный документ № 4 (март 2018 года)), и предложил делегатам направить свои замечания составителям. Пересмотренный документ будет представлен на следующей сессии в качестве ECE/TRANS/WP.1/2018/6/Rev.1. Представитель ИРТЕ указал также на несогласованность цветовых сочетаний, разрешенных Конвенцией о дорожных знаках и сигналах 1968 года (круглые предписывающие знаки красного и белого цвета, которые соответствуют Конвенции). Председатель Группы экспертов согласился с представителем ИРТЕ и отметил, что на эту проблему уже обращено внимание в проекте доклада. WP.1 принял эту информацию к сведению и решил обсудить данный вопрос при рассмотрении окончательных рекомендаций Группы экспертов по дорожным знакам и сигналам в марте 2019 года.

## **Д. Предложения по поправкам, касающимся уязвимых участников дорожного движения (УУДД)**

31. WP.1 принял к сведению приглашение ИРТЕ на мероприятие, посвященное «расследованию аварий и проектированию системы данных для стран Юго-Восточной Азии», которое будет организовано в январе или феврале 2019 года.

## **VII. Группа экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах (пункт 6 повестки дня)**

32. Секретариат проинформировал WP.1 о последующих мерах в контексте рекомендаций, содержащихся в заключительном докладе Группы экспертов по повышению безопасности на железнодорожных переездах, в частности в связи с созданием рабочей группы ЕЭК по железнодорожным переездам совместно с Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Железнодорожным агентством Европейского союза (ЕЖДА). WP.1 принял к сведению представленную информацию (а именно что внешние организации не выразили интереса к этому) и подчеркнул важность повышения безопасности на железнодорожных переездах. Он призвал делегатов поднимать вопросы, касающиеся железнодорожных переездов, для обсуждения на будущих совещаниях.

## **VIII. Пересмотр круга ведения и правил процедуры WP.1 (пункт 7 повестки дня)**

33. WP.1 продолжил обсуждение документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 и пересмотрел его раздел, касающийся круга ведения Глобального форума по

безопасности дорожного движения до пункта 1 h). WP.1 продолжит пересмотр документа ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1/Rev.4 на следующей сессии.

## **IX. Цели устойчивого развития: возможный вклад WP.1 (пункт 8 повестки дня)**

34. Бюро Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) при поддержке секретариата продолжило работу над проектом стратегии КВТ до 2030 года (ECE/TRANS/2019/R.1). В соответствии с решением КВТ (ECE/TRANS/274, пункт 17) Бюро просило а) включить вопрос об обсуждении стратегии КВТ в повестки дня совещаний рабочих групп до конца года и б) распространить документ с проектом стратегии среди правительств для облегчения консультаций. С учетом вышеизложенного участники правительственных делегаций в WP.1 обсудили документ ECE/TRANS/2019/R.1 и высказали свои замечания (см. приложение II).

35. Представители стран, участвующих в Проекте ЕВРОМЕД по поддержке развития транспорта (Алжир, Иордания, Ливан, Марокко, Государство Палестина и Тунис), выступили с сообщениями, проинформировав об инициативах в области политики безопасности дорожного движения в своих странах, а также о том, каким образом они намерены содействовать выполнению задач 3.6 и 11.2 по безопасности дорожного движения, предусмотренных целями устойчивого развития. Тексты сообщений размещены на веб-сайте WP.1. WP.1 выразил свою признательность странам ЕВРОМЕД за их участие и готовность к взаимодействию.

## **X. Определение серьезной травмы (пункт 9 повестки дня)**

36. WP.1 принял к сведению сообщение об «определении серьезной травмы», сделанное представителем Италии. Кроме того, секретариат WP.6 проинформировал о ходе подготовки нового издания Глоссария по статистике транспорта. В частности, в качестве «параллельного» (т. е. в дополнение к существующему определению) будет добавлено новое определение серьезной травмы, основанное на максимальной сокращенной шкале травматизма (МАИС). WP.1 предложил Швеции сделать сообщение об использовании определения МАИС в стране на следующей сессии.

## **XI. Прочие вопросы (пункт 10 повестки дня)**

37. В преддверии пятидесятой годовщины Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах 1968 года секретариат проинформировал WP.1 о возможности организации мероприятия в сотрудничестве со Специальным посланником Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, который согласился участвовать в этом мероприятии, запланированном на 26 марта 2019 года в Женеве, и оказать финансовую поддержку в его проведении.

38. Секретариат проинформировал WP.1 о создании целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения (ЮНРСТФ) в апреле 2018 года и о предпринимаемых в настоящее время усилиях для обеспечения его функционирования. Учредительное совещание Консультативного совета и Руководящего комитета ЮНРСТФ состоялось в середине августа, следующее заседание запланировано на ноябрь 2018 года.

39. На последней сессии Швеция предложила рассмотреть новую тему, касающуюся связи между поправкой к статье 8 от 2015 года и возможностями для принятия эффективных мер по снижению риска использования автотранспортных средств в качестве оружия террора (пункт 44, ECE/TRANS/WP.1/163). На нынешней сессии Швеция решила пока не продолжать рассмотрение этого вопроса.



40. После недавнего совещания «исполнительной целевой группы WP.1 и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)», состоявшегося 17 сентября 2018 года, Председатель проинформировал WP.1 о последних изменениях. Целевая группа будет состоять примерно из десяти государственных должностных лиц (по пять от каждой группы), действовать в качестве неофициального механизма для планирования следующего совместного совещания и выполнять функции центра для обмена информацией. Его первая цель – организовать совместную сессию WP.1/WP.29 18 февраля 2019 года в Женеве. Следующая сессия целевой группы состоится 15 ноября 2018 года в Женеве.

41. Никаких других вопросов WP.1 не обсуждал.

## **ХII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 11 повестки дня)**

42. Следующую очередную сессию WP.1 планируется провести 25–29 марта 2019 года в Женеве.

43. 18 февраля 2019 года в Женеве будет проведена специальная сессия WP.1, полностью посвященная совместному мероприятию WP.1/WP.29 для обсуждения вопросов (на момент написания еще не определены), представляющих общий интерес (предварительно обозначенных как «другие действия, кроме вождения» и терминология).

## **ХIII. Выборы должностных лиц (пункт 12 повестки дня)**

44. Рабочая группа избрала своих должностных лиц на период с марта 2019 года по сентябрь 2020 года. Г-жа Л. Иорио (Италия) была вновь избрана Председателем, а г-н Д. Митрошин (Российская Федерация) и г-н Ж. Вальмен (Франция) были переизбраны в качестве двух заместителей Председателя.

## **ХIV. Утверждение доклада (пункт 13 повестки дня)**

45. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей семьдесят седьмой сессии.

## Приложение I

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

#### **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;

д) 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,

с) 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,

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

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

ф) 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:

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

б) «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;

с) «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;

д) «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;

е) «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.

## Приложение II

### Стратегия КВТ до 2030

Глобальный форум по безопасности дорожного движения (WP.1) приветствует возможность представить следующие комментарии по документу ECE/TRANS/2019/R.1 (нулевой проект стратегии КВТ). В целом этот документ является высококачественным, ценным и полезным документом. WP.1 хотел бы отметить нижеперечисленные соображения, которые надлежит рассмотреть для возможного включения в следующий вариант документа:

- даже если стратегия КВТ призывает к сотрудничеству транспортных регулирующих органов с регуляторами в области телекоммуникаций, необходимо признать, что для обеспечения эффективности транспорта транспортные регуляторы должны работать с другими регулирующими органами, занимающимися социально-экономическими вопросами, включая планирование землепользования;
- поскольку КВТ стремится стать глобальным органом, процессы КВТ должны иметь действительно глобальный характер (например, это касается механизмов голосования, устного и письменного перевода). Если КВТ намерен стать глобальным и региональным центром, следует привлекать к участию в работе региональные комиссии, которые должны быть частью процесса;
- в ходе развития автотранспортных коридоров (например, евро-азиатских транспортных связей (ЕАТС)) необходимо в обязательном порядке учитывать/включать элементы/соображения безопасности дорожного движения;
- следует напрямую ссылаться на работу WP.1 (по аналогии со ссылками на ИМО, ИКАО);
- с учетом того, что речь идет о концептуальном документе, необходимо добавить ссылки (в разделе «Видение») на текущую работу по автоматизированным транспортным средствам;
- нужно подчеркнуть, что деятельность WP.1 охватывает проблемы безопасности дорожного движения (УУДД, отвлечение внимания и т. д.), способствуя внедрению технологий в правовые рамки безопасности дорожного движения;
- автоматизированное вождение (как одно из приоритетных направлений) требует тщательного изучения, и WP.1 служит эффективной платформой для этого;
- в стратегии КВТ необходимо будет признать, что новые технологии принесут значительные выгоды, но будут внедряться в течение определенного периода времени, поэтому неизбежен переходный период (например, для автоматизированных транспортных средств в условиях смешанного движения, когда в наиболее уязвимом положении оказываются велосипедисты и пешеходы);
- в документе следует в более полной мере признать тот факт, что значительные ресурсы задействуются для поддержки работы официальных рабочих групп (ввиду большого числа неофициальных групп экспертов). Без этой работы и ее признания официальные группы не смогут действовать оперативно;
- реализацию правовых документов ЕЭК ООН следует укрепить за счет более широкого использования документов, не имеющих обязательной силы, и других механизмов, таких как информационно-рекламные материалы;
- проблематика безопасности дорожного движения отражена в документе надлежащим образом;
- следует упомянуть о социальной интеграции (безопасная мобильность как средство социальной интеграции);

- следует отметить необходимость усилий для обеспечения общей доступности безопасных транспортных средств (не только в странах с высоким уровнем дохода);
  - «укрепление поддержки» – неясно, что означает фраза «укрепление поддержки» на стр. 11;
  - не концентрировать внимание только на правовых документах – резолюции, касающиеся дорожного движения и дорожных знаков, т. е. документы, не имеющие обязательной силы, также полезны;
  - «Видение» – сформулировано недостаточно впечатляюще (отсутствует мгновенная привлекательность!);
  - необходимо пересмотреть раздел «Видение» (видение не является целью!);
  - разделы с описанием действий представляются несбалансированными;
  - применительно к автоматизированным транспортным средствам в документе содержится описание статуса-кво, но не картина будущего;
  - автоматизация транспортных средств является одним из приоритетов; безопасность дорожного движения также должна быть одной из приоритетных целей КВТ.
-