

给自动驾驶汽车定个规矩

美国出台首份联邦政策文件,为新型交通技术建立安全文化

从去年特斯拉推出汽车“自动辅助驾驶”功能,到上周优步在美国匹兹堡上路测试4辆自动驾驶出租车,自动驾驶汽车正快步向现实走来。

美国政府20日颁布了第一份自动驾驶汽车联邦政策文件,开始为这一行业定规矩,以促进其负责任地发展。

▶8月18日,在美国匹兹堡,优步的员工测试一辆福特自动驾驶汽车。 新华/美联

涵盖15个安全评估要点

自动驾驶汽车,简言之,是指电脑系统而非人类作为司机的智能汽车。按美国运输部的定义,电脑系统能部分或全部接管驾驶任务的车辆都是自动驾驶汽车。一些人提出,自动驾驶最终应让方向盘消失,驾驶完全交给车辆智能系统,实现真正意义上的无人驾驶。

美国政府认为,自动驾驶汽车可使交通运输变得“更安全、更清洁、更易获得、更高效”。最新颁布的政策文件侧重于自动驾驶汽车的安全性,包括一个涵盖15个要点的安全评估,汽车厂商必须在完成评估后,才能让其自动驾驶汽车驶上公共道路。

美国运输部长福克斯说,这一政策文件旨在“为一种新兴的新型交通技术建立安全文化”,这是美国第一份自动驾驶汽车联邦政策文件,也是全世界迄今最全面的自动驾驶汽车全国性监管规定,将让“我们从老式汽车驶向无人驾驶汽车”。同时,这一政策文件每年都将在评估,以适应新的变化。

文件列出的15个安全评估要点包括:数据记录与分享、用户隐私、车辆网络安全性能、人机操作界面、防撞性能、用户教育与培训、出现系统故障或车祸后的车辆响应能力等。值得一提的是,安全评估还包括伦理问题的考量。文件说,自动驾驶系统作出决定时会涉及伦理问题。例如与另一辆车相撞时,如果面临保护一辆车上的乘客必然会牺牲



牲另一辆车上乘客的难题,电脑“司机”应该如何决策?汽车厂商应确立有关决策规则。

奥巴马发文章推介新规

与此同时,美国运输部下属的国家公路交通安全局获得监管自动驾驶汽车的权力,包括有权对它认为存在安全问题的自动驾驶汽车发出召回令。文件特别强调,对那些有人参与部分驾驶的半自动驾驶汽车,如果没有充分说明在紧急情况下驾驶人有无法重新获得对车辆控制权的可能性,那么车辆有可能会被召回。

为推介新规,美国总统奥巴马特别在《匹兹堡邮报》上发表评论文章指出,美国去年有3.52万人死于交通事故,其中94%归咎于人为错误,而自动驾驶汽车将有每年拯救数万人生命的潜力。同时,现在美国有太多老年人和残疾人无法开车,自动驾驶汽车也将改变他们的生活。

“在我过去7年半的总统任期内,自动驾驶汽车正从科幻小说中的幻想变成新的现实,并有望改变我们的生活方式。”奥巴马写道,“但我们必须把事做对。今天美国人有权利知道它们是安全的,哪怕我们开发、部署的是明天的技术。”

对这一新规,美国舆论评价说,奥巴马政府向汽车厂商发出一个清晰的信号:面向自动驾驶汽车的大门是打开的,但一方面会有监管,汽车厂商不能为所欲为;另一方面政策也足够模糊,不会让有关行业担心监管过度。

据新华社

事实上,美国政府已把发展自动驾驶汽车视为美国汽车产业重新领导世界的一个机遇。今年早些时候,奥巴马就曾承诺,政府将从2017财年的预算中拿出40亿美元,用于未来10年自动驾驶汽车及相关安全技术的开发。

技术和伦理问题待破解

目前,自动驾驶汽车行业正在美国蓬勃发展。特斯拉已售出数万辆带有“自动辅助驾驶”功能的汽车。但今年5月,美国佛罗里达州一名司机在开启这一功能的情况下遭遇车祸身亡。此前,“自动辅助驾驶”的中文翻译都叫“自动驾驶”,车祸曝光后,才改用“自动辅助驾驶”,特斯拉还要求司机在车辆行驶过程中双手不能离开方向盘。

上周,美国打车软件服务运营商优步在美国匹兹堡投放4辆自动驾驶出租车。车上配备了两名技术人员,其中一位坐在驾驶座,随时准备掌控方向盘,另一位则负责监测汽车的行驶状况,乘客并不能单独乘车。

尽管自动驾驶技术已成汽车行业热点,但持怀疑态度的人士认为,自动驾驶技术现阶段仍不成熟,无法与驾车人对复杂交通状况,特别是突发事件的综合判断能力相比。美国《科学》杂志最近的一项调查认为,自动驾驶汽车推广面临伦理难题,因为人们普遍赞同自动驾驶汽车在特定环境下可以牺牲车上乘客以挽救更多路人,但同时绝大多数人自己却不愿意乘坐或购买这种汽车。

□科普

无人驾驶与自动驾驶不同的词说同一件事

奥巴马19日在《匹兹堡邮报》上发文,标题中关键词的严格字面翻译应是“自我驾驶”。此文是帮美国运输部推介20日正式发布的一项新规,但运输部长福克斯在当天新闻发布会上的首选用词却是“自动化汽车”。

中国产业界重量级人物对相关用词的意见也不统一。在2016年的两会上,吉利汽车董事长李书福在提案中建议加快“自动驾驶”立法,而百度董事长李彦宏建议加快制定和完善“无人驾驶汽车”的相关政策法规。

同一个事,却有不同的词表述。它们之间究竟有什么区别?

首先,由于人们对汽车的传统印象就是要有驾驶员,所以在要吸引公众眼球时,通常就用不需要驾驶员这个看点,比如2016年北京车展上长安汽车展出的此类车辆,就在车身喷涂了“无人驾驶”四个大字。奥巴马的文章标题中用“自我驾驶”,也是选择了这个角度。

而从机械工程角度出发,就会选择“自动驾驶”“自动化汽车”这些说法。美国运输部此次发布文件的标题是《联邦自动化汽车政策》,就是采取了这个角度。其实运输部长福克斯在发言中也用了“自我驾驶”,奥巴马的文章中也提到“自动化汽车”,说明都是在从不同角度说同一件事。

但是,在一个讲究标准的年代,这么多名词不会导致混乱吗?相关行业内部人士是怎么区分的呢?如果看看美国政府此次最新文件中引用的SAE J3016标准,就会发现工程师们的做法很简单:分级。

由美国汽车工程师学会演化而来的国际自动机工程师学会制定的这份标准,将汽车根据自动化程度分为6个级别:0级是没有自动化,1级可为驾驶员提供辅助,2级为部分自动化,3级为有条件的自动化,4级是高级自动化,5级是完全自动化。每一级之间有详细的技术区分,供专业人士对比查询。

其中一个比较大的划分是,前3级可归为一个大类,这些车辆需要人类驾驶员来监控环境;后3级可归为一个大类,这些车辆的自动驾驶系统可监控环境。无论一辆汽车被打上“无人驾驶”还是“自动驾驶”标签,在这套分级标准下,都会被专业人士归入某个级别,然后讨论其他相关事宜。

据新华社

消停7天后,叙利亚新停火协议迎临界点

联合国救援物资车队在叙遇袭,美国指责俄罗斯战机是空袭元凶

据新华社9月21日电 两名美国政府官员20日指认俄罗斯或叙利亚战机此前一天空袭了在叙境内执行任务的救援物资车队,称无论哪一方是元凶,俄罗斯都将为此承担责任。对此,俄外交部斥责这种说法是“毫无根据的指责”。当天,美俄两国外长在纽约会面,双方均拒绝宣布叙利亚新的停火协议已经结束。

一支由联合国和叙利亚红新月会联合组织的救援物资车队19日在驶向叙北部城市阿勒颇的西部村庄途中,31辆卡车中至少18辆遇袭。随后,叙利亚反对派指责,不是叙政府军就是俄

罗斯发动了袭击。两名美国政府官员的表态与叙利亚反对派类似。他们称,两架俄罗斯苏-24战机在事发时刚好飞过救援车队上空。不过,上述说法没有得到美国白宫或国务院证实。

英国《卫报》20日援引五角大楼发言人戴维斯的话报道:“只有3股力量能在叙利亚发动空袭:打击‘伊斯兰国’的国际联盟、俄罗斯和叙利亚政府军。肯定不是联军,因为我们不飞阿勒颇,也没有理由去那里。我们只空袭‘伊斯兰国’,但‘伊斯兰国’武装人员并不在那边。让俄罗斯人和叙利亚当局去解释吧。”

美方的指责令俄罗斯愤怒。俄外交部在声明中说,这是“毫无根据且草率的”指责,“我们与这件事一点关系也没有。”声明说,美方这么说实际上是为转移外界注意力,使舆论不再关注几天前联军飞行员轰炸叙利亚政府军营地一事。按俄军方的说法,当天确有俄方战机跟随救援车队,但在确认车队已顺利送完救援物资后,俄方战机就不再对其实施监控,“那以后,所有有关车队位置的信息只有控制那一地段的叙反政府武装才知晓。”

俄罗斯国防部发言人科纳申科夫20日说,没有迹象表明,拉尔可说,原先的说法很可能是

前一天遇袭的联合国车队是遭战机空袭,俄罗斯和叙利亚战机也没有对援助车队发起打击。俄军方仔细分析了事发现场视频,“没有发现武器击中车队的证据”,现场没有弹坑,车辆外部状况也与空袭所致损坏不符。起火的原因可能是遭遇了地面的一些状况。

联合国、红十字会和美国方面先前在声明中都用救援车队“遭空袭”来描述这一事件。但联合国方面随后用“不明袭击”代替了“空袭”。针对这一表述的改变,联合国人道主义事务发言人拉尔可说,原先的说法很可能是

“起草有误”,联合国方面可以确认的是车队“确实遭到过袭击”。

美俄牵头的国际叙利亚支持组织20日在纽约广场饭店举行简短会议。俄美双方拒绝宣布叙利亚冲突各方的停火已经结束。本月10日,美俄就叙利亚冲突各方实施新的停火协议达成一致,停火协议12日生效。俄美原先商定,如果新停火协议能维持7天,美俄将加强在叙利亚的军事合作,包括制定有关战略以共同打击叙境内恐怖组织势力。为期7天的停火19日结束,叙利亚政府与反对派互指对方在停火期间多次破坏协议。