



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

Восемьдесят третья сессия

Женева, 20–24 сентября 2021 года

Пункт 3 с) i) предварительной повестки дня

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

**Автоматизированное вождение — Транспортные средства  
с автоматизированными системами вождения:**

**Концепция действий, не связанных с вождением**

**Резолюция Глобального форума по безопасности  
дорожного движения (WP.1) о соображениях  
безопасности при выполнении водителем действий,  
не связанных с вождением, когда автоматизированная  
система вождения осуществляет динамическое  
управление**

**Представлено Германией, Канадой, Люксембургом,  
Нидерландами, Соединенным Королевством, Финляндией,  
Францией, Швецией и Японией**

В настоящем документе содержится альтернативный текст предлагаемой резолюции WP.1 о «действиях, не связанных с вождением» в контексте автоматизированного вождения.



## I. Преамбула

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

a) намереваясь предложить Договаривающимся сторонам Конвенций о дорожном движении 1968 и 1949 годов рекомендации в отношении соображений безопасности, с тем чтобы помочь им в установлении внутренних правил дорожного движения для водителей, выполняющих действия, не связанные с вождением, в транспортном средстве с автоматизированной системой вождения, которая выдает запросы на передачу управления;

b) учитывая, что безопасность дорожного движения во все большей степени будет определяться и обуславливаться сочетанием и взаимодействием возможностей автоматизированных систем вождения, поведения людей, инфраструктуры и другими факторами взаимодействия;

c) отмечая, что появление возможности вождения под управлением автоматизированной системы создает новые условия, при которых запрет на определенные действия, не связанные с вождением, для ручного управления больше не оправдан по соображениям безопасности;

d) отмечая, что автоматизированные системы вождения могут запросить водителя взять динамическое управление на себя и что может быть необходимо, чтобы водитель одновременно был готов и в состоянии взять динамическое управление транспортным средством на себя;

e) признавая, что повышение безопасности дорожного движения будет связано с непрерывной эволюцией технических требований и/или методов подтверждения безопасности автоматизированных систем вождения и способности таких систем оказывать поддержку водителю в безопасном выполнении действий, не связанных с вождением;

f) отмечая, что для обеспечения безопасности дорожного движения, особенно в тех случаях, когда существует угроза гибели или серьезного травматизма, необходимо учитывать соответствующие научные данные или их отсутствие при регламентировании и внедрении новых технологий дорожного движения;

g) признавая, что может возникнуть необходимость в дальнейшем изучении разных ролей, которые человек может выполнять в автоматизированном вождении;

подготовил и принял настоящую резолюцию [дата].

## II. Определения

2. Для целей настоящей резолюции:

a) «автоматизированная система вождения» означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе. Современная система помощи водителю не является автоматизированной системой управления;

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 сигнализацию маневров;

c) «запрос на передачу управления» означает указание от автоматизированной системы вождения водителю осуществлять динамическое управление.

### **III. Рекомендации, касающиеся запросов автоматизированных систем вождения на передачу управления**

3. Автоматизированные системы вождения, выдающие запросы на передачу управления, должны:

- a) безопасно взаимодействовать с водителем через эффективный и интуитивно понятный человеко-машинный интерфейс;
- b) безопасно осуществлять динамическое управление в случае активирования;
- c) контролировать, готов ли и в состоянии ли водитель отреагировать на запрос на передачу управления;
- d) при необходимости управлять вниманием водителя, чтобы убедиться в том, что он готов и в состоянии отреагировать на запрос на передачу управления;
- e) в соответствующем случае эффективным образом выдавать запрос на передачу управления с достаточным запасом времени, чтобы водитель мог безопасно взять на себя динамическое управление;
- f) после выдачи запроса на передачу управления продолжать осуществлять динамическое управление в течение времени выполнения и до тех пор, пока водитель намеренно не возьмет себя динамическое управление транспортным средством;
- g) передавать динамическое управление водителю безопасно и предсказуемо;
- h) проверить, что водитель осуществляет динамическое управление в конце процесса его передачи;
- i) выполнить маневр по снижению риска, если водитель не осуществляет динамическое управление.

### **IV. Рекомендации для водителей**

4. Водителям следует:

- a) соблюдать действующее законодательство, в том числе при выполнении действий, не связанных с вождением. Прежде чем выезжать на дорогу, водителям следует ознакомиться с правилами управления транспортным средством и требованиями, касающимися действий, не связанных с вождением;
- b) поддерживать физические и умственные навыки для безопасного динамического управления транспортным средством;
- c) реагировать на запрос на передачу управления, осуществляя динамическое управление надлежащим и своевременным образом, когда этого требуют национальные нормы, правила дорожного движения или инструкции;
- d) воздерживаться от действий, не связанных с вождением, если эти действия могут помешать такому реагированию или небезопасны;
- e) воздерживаться от вмешательства в работу автоматизированной системы вождения таким образом, чтобы это могло негативно отразиться на безопасности.

## **V. Рекомендации для изготовителей автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления**

5. Изготовителям автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления, следует:

a) обеспечить, чтобы эксплуатационные характеристики автоматизированной системы вождения соответствовали приведенным выше рекомендациям для автоматизированных систем вождения, включая соответствие действующему законодательству;

b) информировать и просвещать водителей относительно их роли в безопасной эксплуатации транспортного средства, включая вышеуказанные рекомендации для водителей;

c) воздерживаться от вводящих в заблуждение названий, описаний или маркетинга, которые могут способствовать неправильному использованию автоматизированной системы вождения;

d) при необходимости рассмотреть дополнительные меры для обеспечения надлежащего использования автоматизированной системы вождения и иного содействия обеспечению безопасности дорожного движения по мере развития технологий автоматизированных систем вождения и применения другой наилучшей практики.

## **VI. Рекомендации для Договаривающихся сторон**

6. Договаривающимся сторонам настоятельно рекомендуется:

a) предусмотреть возможность принятия соответствующих мер на национальном уровне для регламентирования вопроса о действиях, не связанных с вождением;

b) рассмотреть роль обучения и тестирования водителей в обеспечении того, чтобы водители обладали необходимыми навыками и знаниями для удовлетворения потребностей, связанных с новыми технологиями;

c) продолжать сотрудничество в рамках Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) и Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и между ними, в том числе в отношении действий, не связанных с вождением, в контексте автоматизированного вождения.

## **VII. Заключение**

7. Настоящая резолюция будет периодически пересматриваться и обновляться, для того чтобы учитывать технологические и/или нормативно-правовые изменения, касающиеся транспортных средств, оснащенных автоматизированной системой вождения, а также отражать эволюцию роли человека при взаимодействии с автоматизированной системой вождения.