



---

## **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Глобальный форум по безопасности  
дорожного движения**

Восемьдесят пятая сессия

Женева, 19–23 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 водителями действий,  
не связанных с вождением, когда автоматизированные  
системы вождения, выдающие запросы на передачу  
управления, осуществляют динамическое управление**

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

На последней сессии WP.1 завершил свои обсуждения и согласовал текст документа ECE/TRANS/WP.1/2021/2. Он поручил секретариату подготовить документ ECE/TRANS/WP.1/2021/2/Rev.1 на английском, русском и французском языках для возможного принятия на нынешней сессии. В настоящем документе содержится резолюция WP.1 о «действиях, не связанных с вождением» в контексте автоматизированного вождения.



# **Резолюция Глобального форума по безопасности дорожного движения (WP.1) о соображениях безопасности при выполнении водителями действий, не связанных с вождением, когда автоматизированные системы вождения, выдающие запросы на передачу управления, осуществляют динамическое управление**

## **I. Преамбула**

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

а) намереваясь предложить Договаривающимся сторонам Конвенций о дорожном движении 1949 и 1968 годов рекомендации в отношении соображений безопасности, с тем чтобы помочь им в установлении национальных правил дорожного движения для водителей, выполняющих действия, не связанные с вождением, в транспортных средствах с автоматизированными системами вождения, которые выдают запросы на передачу управления;

б) 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;

в) отмечая, что появление автоматизированных систем вождения создает необходимость учитывать соображения безопасности, касающиеся обстоятельств, при которых могут быть разрешены действия, не связанные с вождением, когда автоматизированные системы вождения осуществляют динамическое управление;

г) признавая, что разработка требований безопасности и/или методов валидации автоматизированных систем вождения будет способствовать повышению безопасности дорожного движения;

е) отмечая, что при внедрении новых технологий, влияющих на дорожное движение, необходимо принимать во внимание соответствующие научные данные, для того чтобы продолжать повышать безопасность дорожного движения;

подготовил и принял настоящую резолюцию.

## **II. Сфера применения и определения**

2. Настоящая резолюция применяется к транспортным средствам, оснащенным автоматизированными системами вождения, которые выдают запросы за передачу управления, при том понимании, что водитель-человек отреагирует на выданные системами запросы на передачу управления. Для целей настоящей резолюции:

а) «автоматизированная система вождения» означает систему транспортного средства, в которой используется аппаратно-программное обеспечение, осуществляющее динамическое управление транспортным средством на устойчивой основе;

б) «динамический контроль» 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 дорогой, реагирование на события дорожного движения, а также планирование и сигнализацию маневров;

в) «запрос на передачу управления» означает указание от автоматизированной системы вождения водителю взять на себя динамическое управление.

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

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

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

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

4. Водителям следует:

- a) прежде чем выезжать на дорогу, ознакомиться с управлением транспортным средством и требованиями, касающимися действий, не связанных с вождением;
- b) поддерживать физические и умственные способности, для того чтобы безопасным образом взять на себя динамическое управление транспортным средством;
- c) реагировать на запрос на передачу управления, взяв на себя динамическое управление надлежащим и своевременным образом;
- d) воздерживаться от действий, не связанных с вождением, если эти действия могут помешать взять на себя динамическое управление в случае выдачи запроса на передачу управления;
- e) воздерживаться от вмешательства в работу автоматизированных систем вождения таким образом, чтобы это могло поставить под угрозу безопасное функционирование систем и безопасность дорожного движения в целом.

## **V. Рекомендации для изготовителей автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления, и изготовителей транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами вождения, выдающих запросы на передачу управления**

5. Изготовителям автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления, и изготовителям транспортных средств, оснащенных автоматизированными системами вождения, выдающих запросы на передачу управления, следует:

- a) обеспечить, чтобы эксплуатационные характеристики автоматизированных систем вождения соответствовали приведенным выше рекомендациям для автоматизированных систем вождения на протяжении жизненных циклов этих систем;
- b) информировать и просвещать водителей относительно безопасного использования и ограничений автоматизированных систем вождения в транспортных средствах;
- c) воздерживаться от применения вводящих в заблуждение названий, описаний или маркетинга, которые могут способствовать неправильному использованию автоматизированных систем вождения;
- d) осуществлять меры по предотвращению несанкционированного и ненадлежащего использования автоматизированных систем вождения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- e) рассмотреть дополнительные меры, включая сотрудничество с Договаривающимися сторонами, для обеспечения безопасного использования автоматизированных систем вождения по мере развития этих технологий.

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

6. Договаривающимся сторонам настоятельно рекомендуется:

- a) рассмотреть соответствующие меры на национальном уровне с учетом рекомендаций настоящей резолюции;
- b) рассмотреть соответствующие меры на национальном уровне с уделением особого внимания обучению и тестированию водителей для обеспечения 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 соображений безопасности в контексте автоматизированного вождения.

## **VII. Заключительное положение**

7. Настоящая резолюция будет периодически пересматриваться и обновляться с учетом технологических и/или нормативно-правовых изменений, касающихся автоматизированных систем вождения, выдающих запросы на передачу управления.