



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по вопросам торможения
и ходовой части**

Семьдесят девятая сессия

Женева, 16–20 февраля 2015 года

Пункт 12 b) предварительной повестки дня

**Прочие вопросы – Сводная резолюция
о конструкции транспортных средств (СР.3)**

Предложение по поправкам к приложению 5 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3)

Представлено экспертом от Японии*

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Японии с целью внесения в приложение 5 к Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3) поправок, касающихся системы дистанционно управляемой парковки. В его основу положен неофициальный документ GRRF-78-22. Изменения к нынешнему тексту Правил выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2012–2016 годы (ECE/TRANS/224, пункт 94, и ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Включить в пункт 2 (Сфера применения) новый подпункт следующего содержания:

"2. Сфера применения

ССПВ можно подразделить на следующие три категории: предоставление информации, предупреждение и контроль. Руководящие принципы ограничения факторов, отвлекающих внимание водителя в результате работы бортовых информационных систем, уже разработаны и применяются на добровольной основе. Что касается системы предупреждения...

В данном документе рассматриваются системы управления, которые оказывают водителю поддержку и содействие в его действиях по управлению транспортным средством. Рассматриваемые системы включают те из них, которые предусматривают некоторое взаимодействие (передачу функций управления) между водителем и системой, ...

В настоящем документе мы рассматриваем системы, которые используются в обычных условиях вождения, такие как адаптивные системы поддержания скорости (АСС)...

...является предметом нормативного регулирования, мы все же включили ее в тему нашего анализа, поскольку она предполагает передачу функции управления между водителем и данной системой.

Кроме того, также охватываются системы "дистанционно управляемой парковки (ДУП)", включая функцию выезда с места для стоянки, созданные на базе новейших технологий, связанных с автоматизированным вождением.

Настоящие принципы применяются главным образом к легковым автомобилям (M₁), ..."

Включить в таблицу новую строку следующего содержания:

"3. Существующие правила

В настоящее время есть правила, которые имеют самое непосредственное отношение к принципам, указанным в данном документе.

Правила ООН № 131	Опережающие системы экстренного торможения (ОСЭТ)
Правила ООН № 79	Механизм рулевого управления

Включить в пункт 4 новый подпункт следующего содержания:

"2. Принципы управления

Эти принципы изложены в четырех разделах:

элементы управления;

рабочие элементы;

элементы отображения информации; и
вспомогательные элементы.

...

В данном документе нормальные условия управления означают ситуации, в которых незамедлительные действия со стороны водителя или активация соответствующих функций системой транспортного средства в целях предотвращения или смягчения последствий столкновения не требуются.

Кроме того, в пункт 4.5 включены конкретные руководящие предписания в отношении ДУП".

Включить новые пункты 4.5 и 4.5.1 следующего содержания:

"4.5 Система ДУП должна быть сконструирована таким образом, чтобы функция автоматического маневрирования для постановки транспортного средства на стоянку и/или его выезда с места для стоянки могла быть:

- а) активирована не более чем на то время, пока находящийся вне транспортного средства водитель, контролирующий окружающую обстановку, последовательно демонстрирует четкое намерение оставлять ее включенной посредством манипулирования пультом дистанционного управления, т.е. автоматическое маневрирование продолжается только пока водитель, находящийся вне транспортного средства, вдавливает пусковую кнопку дистанционного пульта, и прекращается безопасным образом при отпускании этой кнопки; и**
- б) безопасно прекращена после того, как такое намерение больше не проявляется.**

4.5.1 В инструкции для владельца транспортного средства должно содержаться указание относительно необходимости проявлять осторожность при дистанционном управлении маневрированием и что водитель должен контролировать окружающую обстановку на предмет безопасности, руководствуясь своим собственным восприятием, и находясь при этом на соответствующем удалении от транспортного средства".

II. Обоснование

1. В нынешних правилах ООН системы "дистанционно управляемой парковки (ДУП)", в случае которых водитель, находящийся вне транспортного средства, может дистанционно управлять постановкой транспортного средства на стоянку и/или его выездом с места для стоянки, не рассматриваются. В условиях наличия новейших технологий, связанных с автоматизированным вождением, применение таких систем считается технически возможным, а также приемлемым для водителя. С другой стороны, при отсутствии требований, предъявляемых к обеспечению безопасности, невозможно будет безопасно прекратить функционирование системы в аварийной ситуации, что чревато серьезными последствиями. Вместе с тем, нежелательно вводить для систем на базе новой технологии, которые еще даже не поступили в продажу, чрезмерные конст-

рукционные ограничения. Поэтому – для целей обеспечения безопасности дорожного движения – представляется целесообразным предусмотреть надлежащие руководящие предписания в отношении таких новых систем.

2. Необходимые руководящие предписания в отношении "ДУП" сводятся к следующему:

- a) водитель должен контролировать окружающую обстановку на предмет безопасности, руководствуясь своим собственным восприятием, и находясь при этом на соответствующем удалении от транспортного средства, например на расстоянии не более 10 м.

Вместе с тем, поскольку в настоящее время – с технической точки зрения – точно установить предельное расстояние для беспроводной связи затруднительно, представляется целесообразным указать в инструкции для владельца транспортного средства на необходимость проявлять осторожность с учетом конструкции транспортного средства;

- b) система должна быть снабжена соответствующей функцией, позволяющей безопасным образом отключить систему парковки посредством команды с пульта дистанционного управления;
- c) наличие защищенной и надежной связи между транспортным средством и пультом управления для обеспечения возможности экстренного прекращения маневровой операции.
