



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств****184-я сессия**

Женева, 22–24 июня 2021 года

Пункт 4.8.2 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Рассмотрение проектов поправок к существующим
правилам ООН, представленных GRVA****Предложение по новой серии поправок 04
к Правилам № 79 ООН (оборудование рулевого
управления)****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее восьмой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/9, пункт 83) при условии подтверждения этого решения и возможного внесения поправок GRVA на ее сессии в мае 2021 года. В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2021/13 с поправками, внесенными в ходе сессии (GRVA-09-43). Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2021 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2021 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2021 год (A/75/6 (часть V, разд. 20), пункт 20.51), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила Организации Объединенных Наций в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Включить новый пункт 2.3.4.4 следующего содержания:

- «2.3.4.4 “Функция уменьшения опасности (ФУО)” означает функцию, которая в случае подтвержденной неготовности водителя способна автоматически задействовать на ограниченный период времени систему рулевого управления транспортного средства, позволяющую управлять данным транспортным средством в целях осуществления его безопасной остановки в пределах целевой зоны остановки».

Включить новый пункт 2.4.18 следующего содержания:

- «2.4.18 “Целевая зона остановки” означает зону (например, аварийную полосу, твердую обочину, край дороги, полосу для наиболее медленного движения, собственную полосу движения), в которой ФУО должна осуществить остановку транспортного средства».

Включить новый пункт 5.1.6.3 (и его подпункты) следующего содержания:

- «5.1.6.3 Транспортные средства, оснащенные ФУО, должны удовлетворять нижеследующим требованиям.

Система ФУО должна удовлетворять требованиям, содержащимся в приложении 6.

- 5.1.6.3.1 Срабатывание любой ФУО должно инициироваться только в том случае, если неготовность водителя осуществлять управление транспортным средством подтверждается, например, мониторингом состояния водителя, отсутствием реакции на запрос об осуществлении действия либо на предупреждение или же если эта функция активирована водителем вручную.

Если в системе предусмотрена функция активации вручную, то эта функция должна быть защищена от непреднамеренного включения.

- 5.1.6.3.2 За исключением тех случаев, когда запрос об осуществлении действия уже был подан или когда система была активирована вручную, подается оптический или акустический предупреждающий сигнал перед каждым срабатыванием ФУО, с тем чтобы стимулировать водителя к возвращению контроля над ситуацией.

О каждом срабатывании ФУО водитель оповещается при помощи по крайней мере отчетливо видимого оптического и акустического предупреждающего сигнала в течение всего времени срабатывания.

Эти предупреждающие сигналы должны быть отчетливыми и должны подаваться в весьма срочном порядке.

- 5.1.6.3.3 ФУО призвана обеспечить безопасную остановку транспортного средства в пределах целевой зоны остановки.

- 5.1.6.3.3.1 ФУО должна быть нацелена на предупреждение столкновений или по крайней мере на смягчение их последствий.

- 5.1.6.3.4 В момент начала срабатывания должен быть подан сигнал для включения огней аварийной сигнализации.

- 5.1.6.3.5 Должна быть предусмотрена возможность блокировки функции в любой момент посредством выполнения водителем определенного действия.

- 5.1.6.3.6 Дополнительные положения для систем, касающиеся осуществления безопасной остановки транспортного средства за пределами его собственной полосы движения

Выход за пределы первоначальной полосы движения должен быть возможен только на дорогах, на которых движение велосипедистов и пешеходов запрещено и которые оснащены, в силу своей конструкции, соответствующим физическим элементом, разделяющим потоки транспортных средств, движущиеся в противоположных направлениях.

До согласования единообразных положений и процедур испытания изготовитель представляет — к удовлетворению технической службы в рамках оценки в соответствии с приложением 6 — соответствующую документацию и подтверждающие доказательства, включая результаты физических испытаний, с тем чтобы продемонстрировать безопасное срабатывание данной функции при остановке транспортного средства за пределами полосы движения.

5.1.6.3.7 Данные о системе

Вместе с комплектом документации, требуемой в соответствии с приложением 6 к настоящим Правилам, во время официального утверждения типа технической службе должны быть предоставлены следующие данные:

- a) информация о том, каким образом система получает подтверждение потери водителем готовности;
- b) описание средств для определения окружающей дорожной обстановки (включая других участников дорожного движения и другие препятствия, а также целевую зону остановки);
- c) информация/спецификации, касающиеся типов дорог (например, автомагистрали, проселочные дороги, городские районы и т. д.), на которых система должна срабатывать, и способов обеспечения ее срабатывания;
- d) средства блокировки функции путем выполнения определенного действия;
- e) описание концепции предупреждения и информирования водителя;
- f) в случае потенциальной возможности смены полосы движения — подробное описание концептуальных решений, примененных для обеспечения безопасности маневра, и средств, позволяющих транспортному средству определить, что оно находится в допустимой окружающей дорожной обстановке;
- g) информация/спецификации, касающиеся максимальной скорости срабатывания системы (например, с учетом также условий дорожного движения (автомагистраль, городской район и т.д.), а также информация/спецификации, касающиеся способов снижения скорости (например, с учетом окружающего движения, без резкого торможения, которое создавало бы опасность для других участников дорожного движения), для безопасной остановки.»

Включить новый пункт 12.3 (и его подпункты) следующего содержания:

- «12.3 Переходные положения, применимые к поправкам серии 04:
- 12.3.1 Начиная с официальной даты вступления в силу поправок серии 04 ни одна из Договаривающихся сторон, применяющих настоящие Правила, не отказывает в предоставлении или признании официальных утверждений типа ООН на основании настоящих Правил с поправками серии 04.
- 12.3.2 Начиная с 1 сентября [2023] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа ООН на основании поправок предыдущих серий, которые были впервые выданы после 1 сентября [2023] года.
- 12.3.3 До 1 сентября [2025] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, признают официальные утверждения типа ООН на

основании поправок предшествующих серий, которые были впервые выданы до 1 сентября [2023] года.

12.3.4 Начиная с 1 сентября [2025] года Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, не обязаны признавать официальные утверждения типа, выданные на основании поправок предыдущих серий к настоящим Правилам.

12.3.5 Независимо от пунктов 12.3.2 и 12.3.4 Договаривающиеся стороны, применяющие настоящие Правила, продолжают признавать официальные утверждения типа ООН, выданные на основании поправок предшествующих серий к настоящим Правилам для транспортных средств, на которые не распространяются положения пункта 5.1.6.3.6, введенного вместе с поправками серии 04».
