|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | | ECE/TRANS/WP.29/2023/43 | |
| _unlogo | | **Экономический  и Социальный Совет** | | Distr.: General  27 December 2022  Russian  Original: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

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

**Сто восемьдесят девятая сессия**

Женева, 7–9 марта 2023 года

Пункт 2.3 предварительной повестки дня

**Координация и организация работы:   
интеллектуальные транспортные системы   
и координация деятельности, связанной   
с автоматизированными транспортными средствами**

Предложение по обновлению таблицы 1 в Рамочном документе по автоматизированным/автономным транспортным средствам

Записка секретариата[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят — на основе неофициального документа — Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) на его ноябрьской сессии 2022 года (ECE/TRANS/WP.29/1168, п. 18). Секретариат предлагает Всемирному форуму рассмотреть настоящий документ и поручить секретариату подготовить на его основе четвертый пересмотренный вариант Рамочного документа по автоматизированным/автономным транспортным средствам.

Таблица 1   
**Подробное описание приоритетных направлений работы WP.29, связанных с автоматизированными/автономными транспортными средствами**

| *Заголовок* | *Описание работы/ ECE/TRANS/WP.29/2019/2* | *Соответствующие принципы/элементы* | *Группа* | *Основные целевые категории* | *Деятельность* | | *Ожидаемые результаты/предельные сроки для представления WP.29 документации* |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Текущая деятельность* | *Будущая  деятельность* |
| Функциональные требования для автоматизи-рованных/ автономных транспортных средств | Это направление работы должно охватывать функциональные требования для сочетания различных функций, связанных с вождением: контроль движения в продольном направлении (ускорение, торможение и скорость движения по дороге), боковой контроль (соблюдение правил движения по полосам), наблюдение за окружающей обстановкой (спереди, сбоку, сзади), маневрирование с минимальным риском, запрос  на передачу управления, ЧМИ (внутренний и внешний) и наблюдение за действиями водителя.  Это направление работы должно охватывать также требования в отношении функциональной безопасности. | a. Безопасность системы  b. Отказоустойчивое реагирование  c. ЧМИ/ информация об операторе  d. ОРОС (функциональные требования)  e. Домен штатной эксплуатации | GRVA/  Неофициальная группа по ФТАТ | Автоматизи-рованные/ автономные транспортные средства | **Разработка и представление рекомендаций по глобальным требованиям к безопасности АСВ, включая методы [создания сценариев] и проверяемые критерии, охватывающие соответствующие принципы.** | **Смещение акцента  в сторону согласования результатов ФТАТ  и ВМАД для выработки комплексных руководящих принципов в отношении обеспечения безопасности АСВ, достаточных для принятия WP.29 решений по инициативам, если таковые имеются, в рамках соглашений.** | **Июнь 2023 года:**  **Руководящие принципы**  **для нормативных требований и проверяемых критериев подтверждения безопасности АСВ**  **Июнь 2024 года:**  **Сводное представление документации ФТАТ/ВМАД (требования + оценка)** |
|  |  |  |  |  | **Постепенное расширение сотрудничества ФТАТ-ВМАД в направлении консолидированного представления документации в 2024 году.** | |  |
| Новый метод оценки/ испытания | Многоуровневая концепция: аудит, моделирование, соответствие электронной системы, цифровая идентификация, испытательный трек, оценка вождения в реальных условиях эксплуатации, мониторинг на этапе эксплуатации, использование сценариев. | b. Отказоустойчивое реагирование  (метод оценки)  c. ЧМИ/ информация об операторе (метод оценки)  d. OРОС (метод оценки)  e. Домен штатной эксплуатации (метод оценки)  f. Проверка безопасности системы | GRVA/ Неофициальная группа по ВМАД | Автоматизи-рованные/ автономные транспортные средства | **Описание оценки достоверности**  **Описание мониторинга и передачи данных на этапе эксплуатации**  **Описание испытаний в реальных условиях**  **Описание способов создания сценариев и ведения их каталога**  **Изучение методов подтверждения безопасности в увязке со статусом рассмотрения ФТАТ технических требований для динамической задачи управления, домена штатной эксплуатации и пересмотров правил дорожного движения** | **Второй вариант руководящих принципов в отношении НМОИ**  **Результаты, полученные на основе сотрудничества ФТАТ и ВМАД для выработки комплексных руководящих принципов в отношении обеспечения безопасности АСВ, достаточных для принятия WP.29 решений по инициативам, если таковые имеются, в рамках соглашений.** | **Июнь 2023 года**  **Второй вариант руководящих принципов в отношении НМОИ, учитывающего «нерешенные вопросы»**  **Июнь 2024 года Сводное представление документации ФТАТ/ВМАД (требования + оценка)** |
| **Постепенное расширение сотрудничества ФТАТ-ВМАД в направлении консолидированного представления документации в 2024 году.** | |
| Кибербезо-пасность и (беспроводное) обновление программного обеспечения | Работа целевой группы по кибербезопасности и беспроводным обновлениям программного обеспечения  (ЦГ по КБ/БС) продолжается.  Проект рекомендаций относительно подхода (на основе проекта технических требований). | g. Кибербезо-пасность  h. Обновления программного обеспечения | GRVA  Неофициальная группа по кибербезо-пасности и беспроводным обновлениям программного обеспечения | Обычные и автоматизи-рованные/ автономные транспортные средства | **[…]** | **[…]** | **Ноябрь 2024 года** |
| Система хранения данных для автоматизи-рованных транспортных средств (СХДАВ) | СХДАВ предназначена для автономных транспортных средств (например, для регистрирования данных об аварии). Это направление работы должно учитывать обсуждения, которые проходят в рамках GRVA и ее неофициальной рабочей группы по автоматизированным функциям рулевого управления (НРГ по АФРУ).  Прежде чем обсуждать вопросы, касающиеся конкретных данных и информации, следует определить четкие цели и сроки и выявить отличия от РДС. | i. РДС/СХДАВ | GRVA  Неофициальная группа по РДС/СХДАВ | Автоматизи-рованные/ автономные транспортные средства |  | Инвентаризация наилучших методов хранения применительно к АСВ.  Функциональные компоненты СХДАВ, необходимые для работы АСВ. | **Ноябрь 2022 года**  **Июнь 2024 года** |
| Регистратор данных о событиях (РДС) | Существующие системы как инструмент повышения безопасности дорожного движения (например, регистрация данных об аварии) | i. РДС/СХДАВ | GRSG  в координации с GRVA  Неофициальная группа по РДС/СХДАВ | Обычные и автоматизи-рованные/ автономные транспортные средства | Полный комплекс функциональных компонентов РДС —  для Договаривающихся сторон соглашений 1958/1998 годов  Исправления/поправки к существующим правилам, касающимся РДС, и элементов данных АСВ для АСУП | Руководящие принципы WP.29 в отношении функциональных компонентов РДС, необходимых для работы АСВ  РДС на этапе 2: рассмотрение дополнительных технических требований, в дополнение к действующим Правилам ООН, касающихся грузовых транспортных средств и автобусов | **Март 2023 года**  **Завершено**  **Июнь 2024 года**  **Ноябрь 2024 года** |

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2023 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2023 год (A/77/6 (разд. 20), п. 20.6), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)