|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/WP.29/2023/43 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General27 December 2022RussianOriginal: 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 системыb. Отказоустойчивое реагированиеc. ЧМИ/информация об оператореd. 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-пасностьh. Обновления программного обеспечения | GRVAНеофициальная 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 | GRSGв 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 АСВРДС 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)