

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Глобальный форум по безопасности дорожного
движения****Группа экспертов по разработке нового правового
документа об использовании автоматизированных
транспортных средств в дорожном движении****Четвертая сессия**

Женева, 1–2 сентября 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Основная деятельность**Деятельность других рабочих групп и соответствующих
групп Организации Объединенных Наций, связанная
с автоматизированными транспортными средствами****Записка секретариата**

В настоящем документе представлена информация о деятельности Рабочей группы по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA), подотчетной Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29), которая представляет интерес для группы экспертов (ГЭ) по разработке нового правового документа об использовании автоматизированных транспортных средств в дорожном движении (ЛИАВ).

Резюме

В настоящем документе для сведения Группы экспертов представляется обзор деятельности GRVA по следующим вопросам:

- a) безопасность автоматизированных систем вождения;
- b) кибербезопасность автоматизированных систем вождения.

Он призван очертить текущую деятельность по устранению рисков, упомянутых экспертами Группы в связи с проблемами безопасности, о которых говорилось на третьей сессии при рассмотрении итогов обследования «Безопасное внедрение автоматизированных транспортных средств в практику международного дорожного движения».



I. Введение

1. На своей сессии в мае 2022 года ГЭ по ЛИАВ была проинформирована об итогах обследования «Безопасное внедрение автоматизированных транспортных средств в практику международного дорожного движения» (GE.3-03-01), распространенного секретариатом в январе 2022 года. После обсуждения ответов, полученных на вопрос 3, Группа экспертов попросила секретариат представить информацию о деятельности других рабочих групп, связанной с автоматизированными транспортными средствами.

2. Ответы на вопрос 3 («По сравнению с традиционными транспортными средствами какие дополнительные риски в плане безопасности дорожного движения, — которые, на ваш взгляд, требуют вмешательства органов, отвечающих за безопасность дорожного движения, — создают автоматизированные транспортные средства?») были обобщены в презентации, подготовленной экспертами от Канады и Швеции (GE.3-03-01), см. слайд ниже¹:



3. В нижеследующих разделах приводится информация о текущей деятельности, которая имеет отношение к ответам на вопрос 3. В каждый из них включены «аспекты, представляющие интерес», которые увязывают полученные выводы с текущей деятельностью в рамках ЕЭК ООН.

II. Рекомендации/требования по безопасности для автоматизированных систем вождения и оценка таких систем

4. На своей сессии в феврале 2018 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) признал важность деятельности WP.29, связанной с автоматизированными, автономными и подключенными транспортными средствами, и просил WP.29 рассмотреть вопрос о создании специальной вспомогательной рабочей группы (по-французски: Groupe de Rapporteurs — GR).

5. WP.29 выполнил эту просьбу на своей сессии в июне 2018 года. WP.29 занимался также разработкой рамочного документа по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (РДАТС), который призван быть руководящим документом для работы GRVA в области автоматизированных систем вождения (АСВ).

¹ Краткий отчет о неофициальных совещаниях ГЭ по ЛИАВ, проведенных Канадой и Швецией в январе и марте 2022 года, URL: <https://unece.org/transport/documents/2022/05/informal-documents/canada-sweden-summary-report-goe-liav-informal>.

6. В настоящее время GRVA занимается положениями в области безопасности, связанными с динамикой транспортных средств (торможение, рулевое управление), усовершенствованными системами помощи водителю (УСПВ) и АСВ, а также положениями в области кибербезопасности. Группа курирует работу примерно восьми неофициальных рабочих групп (НРГ) и целевых групп.

Примечание: К ведению WP.29 относятся три многосторонних соглашения, два из которых касаются технических правил в области транспортных средств. Соглашение 1958 года является основой для принятия правил ООН и содержит положения, касающиеся взаимного признания (54 договаривающимися сторонами) официальных утверждений типа, выданных в соответствии с положениями правил ООН. Соглашение 1998 года (о глобальных правилах) является основой для введения глобальных технических правил (ГТП ООН), подходящих для Договаривающихся сторон, использующих режим самосертификации или официального утверждения типа. Настоящее соглашение насчитывает 38 договаривающихся сторон.

A. Рамочный документ по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам

7. Разработанный на межправительственном уровне документ РДАТС служит руководством для вспомогательных рабочих групп WP.29, главным образом GRVA, в том, что касается их деятельности по обеспечению безопасности автоматизированных транспортных средств.

8. В документе определены ключевые принципы обеспечения безопасности и надежности автоматизированных/автономных транспортных средств уровней 3 и выше², а также программа мероприятий (документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с поправками, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/2021/151)³.

9. Данный рамочный документ был первоначально составлен несколькими государствами-членами (Европейским союзом, Китаем, Соединенными Штатами Америки и Японией). Он был принят WP.29 на его сто семьдесят восьмой сессии в июне 2019 года (ECE/TRANS/WP.29/2019/34), а затем одобрен КВТ. Приложение к документу, содержащее таблицу с перечнем мероприятий, ожидаемых результатов и соответствующих предусмотренных сроков, было доработано в ноябре 2021 года.

10. РДАТС служит в качестве основы и рамок глобальной деятельности по АСВ, координируемой GRVA.

B. Руководящие принципы и рекомендации, касающиеся требований безопасности для автоматизированных систем вождения

11. РДАТС включает деятельность по разработке «Функциональных требований для автоматизированных/автономных транспортных средств» в качестве одного из приоритетов работы WP.29; документ поручает эту деятельность НРГ по функциональным требованиям для автоматизированных/автономных транспортных средств (ФРАВ) (документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с поправками, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/2021/151).

12. НРГ по ФРАВ подготовила проект руководящих принципов и рекомендаций, касающихся требований безопасности для АСВ (WP.29-187-10), который был представлен для одобрения на сто восемьдесят седьмой сессии WP.29 в июне 2022 года. Данный документ, не являясь окончательным вариантом, призван облегчить текущую работу и зафиксировать ее промежуточные результаты.

² См. определения термина «автоматизированное вождение» в документе ECE/TRANS/WP.29/1140 WP.29, принятом в марте 2018 года.

³ <https://unece.org/transport/publications/framework-document-automated-autonomous-vehicles-updated>; https://unece.org/sites/default/files/2022-02/FDAV_Brochure%20-%20Update%20Clean%20Version.pdf.

13. НРГ по ФРАВ готовит набор функциональных требований в отношении следующих аспектов: безопасность системы, отказоустойчивое реагирование, человеко-машинный интерфейс (ЧМИ)/информация об операторе, обнаружение и реагирование на объекты и ситуации (функциональные требования) и домен штатной эксплуатации (ДШЭ).

С. Новый метод оценки/испытания для автоматизированного вождения

14. РДАТС включает также разработку «Нового метода оценки/испытаний для автоматизированного вождения» (НАТМ) в качестве одного из приоритетов работы WP.29; документ поручает эту деятельность НРГ по методам валидации автоматизированного вождения (ВМАД) (документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с поправками, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/2021/151).

15. С тех пор НРГ по ВМАД реализует этот мандат и разрабатывает методы оценки (включая сценарии) для валидации безопасности автоматизированных систем на основе многокомпонентного подхода, состоящего из проверки, имитационного моделирования/виртуальных испытаний, испытаний на испытательных треках и испытаний в реальных условиях.

16. Первый вариант НАТМ был принят в качестве справочного документа для целей валидации АСВ на сто восемьдесят третьей сессии WP.29 в марте 2021 года (ECE/TRANS/WP.29/2021/61). Недавно НРГ по ВМАД подготовила второй вариант Основного документа НАТМ (ECE/TRANS/WP.29/2022/57), который был одобрен GRVA в январе 2022 года и WP.29 на его сто восемьдесят седьмой сессии в июне 2022 года.

17. Опираясь на эту работу, НРГ по ВМАД занималась также подготовкой руководящих принципов НАТМ, которые могли бы предоставить разработчикам и договаривающимся сторонам соглашений ООН 1958 и 1998 годов (касающихся правил в области транспортных средств) указания относительно рекомендуемых процедур валидации безопасности АСВ. Данный документ (документ ECE/TRANS/WP.29/2022/58 с поправками, содержащимися в документе WP.29-187-08) был одобрен GRVA в мае 2022 года и WP.29 в июне 2022 года.

Д. Регистратор данных о событиях/система хранения данных для автоматизированного вождения

18. Кроме того, РДАТС охватывает разработку положений, касающихся регистратора данных о событиях (РДС), а также системы хранения данных для автоматизированного вождения (СХДАВ), — которая была поручена соответственно НРГ по РДС/СХДАВ (документ ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2 с поправками, изложенными в документе ECE/TRANS/WP.29/2021/151).

19. НРГ по РДС/СХДАВ разработала руководящие указания в отношении эксплуатационных характеристик регистратора данных о событиях, которые могут быть приняты в рамках резолюций и правил, касающихся соглашений 1958 и 1998 годов (ECE/TRANS/WP.29/2020/100/Rev.1). Она разработала также Правила № 160 ООН (единообразные предписания, касающиеся официального утверждения автотранспортных средств в отношении РДС (ECE/TRANS/WP.29/2020/123/Rev.1), которые были приняты WP.29 на его сто восемьдесят третьей сессии в марте 2021 года.

Е. Деятельность, реализация которой была начата до принятия РДАТС

20. До принятия РДАТС была начата работа над Правилами № 157 ООН, касающимися автоматизированной системы удержания в полосе движения (АСУП),

в рамках GRVA и ее предшественницы — Рабочей группы по вопросам торможения и ходовой части (GRRF). Эта деятельность нацелена на разработку требований для официального утверждения (на основе Соглашения 1958 года) технологии удержания в полосе движения в контексте условной автоматизации. (Это объясняет, почему в РДАТС работа по АСУП была также включена в мандат НРГ по РДС/СХДАВ (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.2).

21. В настоящее время эти Правила ООН распространяются на автоматизированные системы с ограниченным доменом штатной эксплуатации (автомагистрали) и ограниченным сценарием использования (заторы и движение на скоростях ниже 60 км/ч).

22. Первый проект был доработан GRVA в марте 2020 года. Это стало первым нормативным шагом в деле регулирования функционирования АСВ. Проект включает общие требования, касающиеся безопасности системы и отказоустойчивого реагирования, обработки запросов на передачу управления и ЧМИ, во избежание недопонимания или неправильного использования водителем. Он был принят WP.29 и Административным комитетом Соглашения 1958 года (АС.1) на их сессиях в июне 2020 года.

23. Первоначальный вариант Правил № 157 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2020/81) вступил в силу 22 января 2021 года.

24. В марте 2021 года WP.29 принял дополнение к первоначальному варианту (ECE/TRANS/WP.29/2021/17) для внесения уточнений.

25. Во втором дополнении (ECE/TRANS/WP.29/2021/74), принятом в ноябре 2021 года, были внесены уточнения и была расширена область применения, которая отныне охватила грузовые транспортные средства и городские и междугородные автобусы.

26. В мае 2022 года GRVA завершила работу по подготовке новой серии поправок к Правилам, касающихся более высоких расчетных скоростей (до 130 км/ч) и автоматической смены полосы движения (см. документ ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1); поправки представлены WP.29 для принятия в июне 2022 года. В случае принятия, данная серия поправок вступит в силу в январе 2023 года.

27. Перечень стран, применяющих Правила:

<i>Участник</i>	<i>Применение Правил № 157</i>
Албания	22 января 2021 года
Армения	22 января 2021 года
Австралия	22 января 2021 года
Австрия	22 января 2021 года
Азербайджан	22 января 2021 года
Беларусь	22 января 2021 года
Бельгия	22 января 2021 года
Босния и Герцеговина	22 января 2021 года
Болгария	22 января 2021 года
Хорватия	22 января 2021 года
Чешская Республика	22 января 2021 года
Дания	22 января 2021 года
Египет	22 января 2021 года
Эстония	22 января 2021 года
Европейский союз	22 января 2021 года
Финляндия	22 января 2021 года
Франция	22 января 2021 года
Грузия	22 января 2021 года

<i>Участник</i>	<i>Применение Правил № 157</i>
Германия	22 января 2021 года
Греция	22 января 2021 года
Венгрия	22 января 2021 года
Италия	22 января 2021 года
Япония	22 января 2021 года
Казахстан	22 января 2021 года
Латвия	22 января 2021 года
Литва	22 января 2021 года
Люксембург	22 января 2021 года
Малайзия	22 января 2021 года
Черногория	22 января 2021 года
Нидерланды	22 января 2021 года
Новая Зеландия	22 января 2021 года
Нигерия	22 января 2021 года
Северная Македония	22 января 2021 года
Норвегия	22 января 2021 года
Пакистан	22 января 2021 года
Польша	22 января 2021 года
Португалия	22 января 2021 года
Республика Корея	22 января 2021 года
Республика Молдова	22 января 2021 года
Румыния	22 января 2021 года
Российская Федерация	22 января 2021 года
Сан-Марино	22 января 2021 года
Сербия	22 января 2021 года
Словакия	22 января 2021 года
Словения	22 января 2021 года
Южная Африка	22 января 2021 года
Испания	22 января 2021 года
Швеция	22 января 2021 года
Швейцария	22 января 2021 года
Таиланд	22 января 2021 года
Тунис	22 января 2021 года
Турция	22 января 2021 года
Украина	22 января 2021 года
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	22 января 2021 года

Г. Аспекты, представляющие интерес

28. В настоящем разделе представлена информация о текущей деятельности (ФРАВ/ВМАД) по АСВ — по мандату, предусмотренному РДАТС, — которая осуществляется по двум каналам: первый канал — работа в рамках Соглашения 1958 года, ограниченная одним типом АСВ (Правила № 157 ООН), и второй, параллельный, канал, который призван охватить все типы АСВ и, таким образом, обеспечить глобальную координацию по этому вопросу. Следует отметить, что работа в рамках этих двух каналов — с учетом разницы в целях и сроках — не дает на выходе идентичных формулировок и концепций. WP.29, головной орган GRVA, фактически, решил, что [...] GRVA может продолжить работу над Правилами № 157 ООН в целях

решения вопросов, касающихся распространения области применения на большегрузные транспортные средства, повышения расчетных скоростей и автоматической смены полосы движения. WP.29 решил также, что эта работа не должна расходиться с результатами деятельности НРГ по ФРАВ и НРГ по ВМАД, а также что, если этим двум группам потребуется больше времени [...], то в случае необходимости по результатам работы этих двух НРГ будут внесены поправки в Правила № 157 ООН. Следует также отметить, что на момент составления настоящего документа деятельность по ФРАВ являет собой «незавершенный процесс».

1. Риски, связанные с недостаточной ясностью в отношении ролей и обязанностей

a) РДАТС

29. Нынешний проект руководящих принципов, касающихся требований безопасности для АСВ, предусмотренный РДАТС (WP.29-187-10), включает, в частности в разделе 3, рекомендации в отношении информации, которую изготовитель должен предоставить пользователю, например о ролях и обязанностях, о передаче процедур управления, а также информацию, необходимую для правильного понимания предполагаемых способов использования и ограничений функции (функций) АСВ.

b) Правила № 157 ООН

30. Правила № 157 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2022/59/Rev.1), в частности в разделе 6, содержат требования к ЧМИ, в том числе к типу информации, которая должна показываться пользователю, например, среди прочего, информации о состоянии системы и ее намерениях.

2. Риски, связанные с запросами о передаче управления, ожиданиями пользователя в отношении резервных сценариев во время запросов о передаче управления

a) РДАТС

31. Нынешний проект руководящих принципов, касающихся требований безопасности для АСВ, разработанный ФРАВ (WP.29-187-10), содержит, в частности в разделе 4, рекомендации, касающиеся *передачи управления* и *резервного реагирования*. Они призваны, в частности, способствовать обеспечению безопасной *передачи управления*, так чтобы не ставилась под угрозу безопасность водителя и пассажиров транспортного средства или других участников дорожного движения, а также обеспечению четкой передачи информации пользователю.

b) Правила № 157 ООН

32. Правила № 157 ООН, в частности в разделах 3 и 5, содержат требования в отношении запроса о *передаче управления*; ситуаций, когда должен поступать запрос на передачу управления; работы системы на этапе передачи управления; а также процедуры, которая осуществляется в случае, если водитель не реагирует на запрос о передаче управления (что ведет к началу маневрирования с минимальным риском).

3. Риски, связанные с техническими характеристиками и эффективностью автоматике транспортного средства

a) РДАТС

33. НРГ по ФРАВ выпустила рекомендации, в частности в разделе 4 документа WP.29-187-10, в отношении выполнения АСВ динамических задач управления и действий автоматике в случае возникновения критических для безопасности ситуаций или отказов в работе системы.

34. Разработанные НРГ по ВМАД руководящие принципы НАТМ (документ ECE/TRANS/WP.29/2022/58 с поправками, изложенными в документе WP.29-187-08),

в частности раздел IV, призваны способствовать обеспечению и валидации безопасной работы АСВ путем применения многокомпонентного подхода к испытаниям.

b) Правила № 157 ООН

35. Правила № 157 ООН содержат требования к техническим характеристикам системы АСУП, в частности в разделе 5. Они содержат положения, касающиеся, среди прочего, выполнения динамических задач управления, запросов о передаче управления, а также экстренного маневрирования и маневрирования с минимальным риском. Правила предусматривают также испытания для проверки способности системы эффективно осуществлять эти действия и требуют контроля со стороны технических служб.

4. Риски, связанные с информированностью водителя о режиме работы

a) РДАТС

36. Нынешний проект руководящих принципов, касающихся требований безопасности для АСВ, разработанный ФРАВ (WP.29-187-10), включает, в частности в разделе 4, положения о ЧМИ и требует подачи пользователю четкой и однозначной информации, а также четкого указания намерений, например намерения перевести транспортное средство в режим, необходимый для начала маневрирования с минимальным риском.

b) Правила № 157 ООН

37. Правила № 157 ООН предусматривают, в частности в разделе 6, требования к ЧМИ в отношении обеспечения четкого информирования водителя о состоянии системы.

c) Другие правила

38. GRVA занимается введением в Правила № 79 ООН (рулевое оборудование) положений об официальном утверждении типа УСПВ для систем уровней 1 и 2². GRVA получила от автомобильной промышленности замечания, касающиеся возможных улучшений этих Правил. GRVA создала целевую группу по УСПВ, которой поручено вести дальнейшее обсуждение поправок к Правилам № 79 ООН и разработку новых правил, касающихся одного из компонентов УСПВ, который группа называет системами содействия контролю со стороны водителя (ССКВ). GRVA предложила целевой группе обсудить риски, связанные с информированностью водителя о режиме работы, и уточнить границы между УСПВ и АСВ. Целевая группа выступила с сообщением о своих первоначальных обсуждениях по этому вопросу (см. документ GRVA-12-17: <https://unece.org/sites/default/files/2022-01/GRVA-12-17e.pdf>). (См. также пункт 41 ниже.)

5. Риски, связанные с защитой данных и взломом

39. Риски, связанные с защитой данных и взломом, рассматриваются в разделе III настоящего документа.

6. Риски, связанные с некачественной инфраструктурой (плохими дорогами)

40. Риски, связанные с плохой инфраструктурой, косвенно учитываются в ДШЭ, который должен быть заявлен изготовителем и определять конкретные условия эксплуатации АСВ (например, факторы окружающей среды, географические условия, время суток, дорожное движение, инфраструктуру, диапазон скоростей, погодные и другие условия), для работы в которых без вмешательства со стороны водителя предназначена АСВ (см. Правила № 157 ООН, в частности раздел 2, а также документ WP.29-187-10, в частности разделы 2 и 3).

7. Риски, связанные с чрезмерной уверенностью (в автоматизированной системе)

41. Риски, связанные с чрезмерной уверенностью в автоматике, в основном характерны для систем уровня 2 (УСПВ), поскольку водитель должен оставаться на контроле во время выполнения задач управления. Это не относится к системам уровня 3 и выше (более подробно о деятельности GRVA по этому вопросу см. пункт 38 выше).

8. Риски, связанные с телекоммуникациями (например, степенью покрытия Интернетом)

42. АСВ состоит из бортового оборудования, программного обеспечения и датчиков, которые вместе выполняют динамические задачи управления. С другой стороны, для дистанционного вождения (также называемого «управлением на расстоянии») и осуществления связи между транспортными средствами необходим доступ к внебортовой информации; однако ни одна из этих технологий не являет собой автоматизированное вождение и не находится в массовом производстве. Прежде чем можно будет говорить о безопасном выполнении задачи вождения с помощью дистанционной связи, необходимо будет решить технические проблемы, связанные с покрытием сети, задержкой и помехами.

(<https://unece.org/sites/default/files/2022-01/Brochure%20Automated%20Vehicles.pdf>)

9. Риски, возникающие в связи с этическими аспектами, имеющими отношение к автоматизации транспортных средств

43. С учетом текущего уровня развития технологий ожидается, что АСВ должны будут соответствовать тем же правилам, что и обычные транспортные средства, управляемые водителями. Этот вопрос фактически относится к потенциальным вопросам для обсуждения в рамках ГЭ по ЛИАВ. На данный момент существующие правила дорожного движения предусматривают, что водитель транспортного средства должен быть всегда в состоянии регулировать скорость его движения [...], замедлять ход или останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства [...] (Женевская конвенция о дорожном движении 1949 года, статья 10). Также отмечается, что сложные ситуации не оставляют много времени на вычисления. Утверждается, что с точки зрения безопасности имеющееся время должно использоваться для оптимизации траектории, замедления и взаимодействия с участниками дорожного движения, с тем чтобы избежать аварии или — если избежать таковой невозможно — по крайней мере смягчить ее последствия, а не для вычисления очень сложных и субъективных параметров, касающихся потенциальных пострадавших (<https://unece.org/sites/default/files/2022-01/Brochure%20Automated%20Vehicles.pdf>).

III. Кибербезопасность и обновление программного обеспечения

A. Правила ООН № 155 и 156

44. WP.29 на своей сто восьмидесятой первой сессии в июне 2020 года принял Правила № 155 ООН (документ ECE/TRANS/WP.29/2020/79 с поправками, изложенными в документах ECE/TRANS/WP.29/2020/94 и ECE/TRANS/WP.29/2020/97) и Правила № 156 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2020/80), которые предусматривают положения, касающиеся аспектов кибербезопасности, для Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года.

1. Правила № 155 ООН — Кибербезопасность и система управления кибербезопасностью

45. В целях решения проблемы увеличения рисков, связанных с кибератаками, защитой данных и хакерством, WP.29 и AC.1 приняли Правила № 155 ООН. Правила предусматривают соответствующие принципы официального утверждения системы

обеспечения кибербезопасности (СОКиБ) изготовителя транспортного средства, определяют требования к соответствующим процессам и содержат положения, касающиеся доказательств, которые изготовители должны представить для получения официального утверждения типа транспортного средства. Правила вступили в силу 21 января 2021 года.

2. Правила № 156 ООН — Обновление программного обеспечения и система управления обновлениями программного обеспечения

46. WP.29 принял Правила № 156 ООН, которые предусматривают соответствующие принципы официального утверждения системы управления обновлением программного обеспечения (СУОПО) изготовителя транспортного средства. Они содержат требования к изготовителям транспортных средств в отношении соблюдения конкретных процессов и представления определенных доказательств. Они затрагивают также вопросы беспроводного обновления программного обеспечения (БПС) и предусматривают требования к соответствующим типам транспортных средств. Правила вступили в силу 21 января 2021 года.

47. Перечень стран, применяющих Правила № 155 и 156, аналогичен перечню для Правил № 157 ООН (см. выше).

В. Предложение о рекомендациях по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения

48. GRVA на своей двенадцатой сессии в январе 2022 года приняла предложение о рекомендациях по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения (ECE/TRANS/WP.29/2022/60), в качестве руководства для Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года и передала его для одобрения WP.29 на его сто восемьдесят седьмой сессии в июне 2022 года.

49. Документ служит в качестве руководства при разработке правил или законодательства по кибербезопасности автотранспортных средств и/или правил либо законодательства, касающихся обновления программного обеспечения транспортного средства и порядка установки обновленных версий. Он включает в себя технические требования, предъявляемые к транспортному средству и к системе управления обновлениями.

С. Аспекты, представляющие интерес

1. Риски, связанные с «защитой данных и взломом»

Примечание: В связи с предложением одной из договаривающихся сторон рассмотреть вопрос о безопасности данных интеллектуальных и подключенных транспортных средств (GRVA-13-32) GRVA на своей сессии в мае 2022 года поручила НРГ по вопросам кибербезопасности и БПС организовать совещание для обсуждения возможностей работы в области безопасности и защиты данных, а также для определения конкретных действий, которые группа могла бы предусмотреть в случае необходимости.

а) РДАТС

50. Рекомендации по единообразным предписаниям, касающимся кибербезопасности и обновления программного обеспечения (ECE/TRANS/WP.29/2022/60), служат для Договаривающихся сторон Соглашения 1998 года в качестве руководства при разработке правил или законодательства по кибербезопасности автотранспортных средств и/или правил либо законодательства, касающихся обновления программного обеспечения транспортного средства и порядка установки обновленных версий. Поэтому изложенные в документе технические требования в максимально возможной степени приближены к требованиям правил ООН № 155

и № 156, которые распространяются на Договаривающиеся стороны Соглашения 1958 года и касаются кибербезопасности и обновления программного обеспечения соответственно. Дополнительные ссылки в скобках указывают на соответствующий(ие) раздел(ы) конкретных Правил.

b) Правила № 155 и 156 ООН

51. Правила ООН № 155 и 156, в частности в разделе 7, содержат требование о принятии изготовителями мер для снижения рисков, связанных с защитой данных и взломом, включая положения о создании СОКиБ и СУОПО.
