



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил  
в области транспортных средств****Рабочая группа по автоматизированным/автономным  
и подключенным транспортным средствам****Одиннадцатая сессия**

Женева, 27 сентября — 1 октября 2021 года

Пункт 5 а) предварительной повестки дня

**Подключенные транспортные средства:  
кибербезопасность и защита данных****Предложение по поправкам к Правилам № 155 ООН  
(кибербезопасность и система управления  
кибербезопасностью) и соответствующие  
документы о толковании****Представлено экспертами от неофициальной рабочей группы  
по вопросам кибербезопасности и беспроводной связи  
(обновление программного обеспечения)\***

Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертами от неофициальной рабочей группы по вопросам кибербезопасности и беспроводной (БП) связи (обновление программного обеспечения). В нем содержится предложение по поправкам к Правилам № 155 ООН, которое намечается принять в качестве дополнения 1 к первоначальному варианту Правил. Поправки к Правилам № 155 ООН и документу о толковании Правил № 155 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2021/59) выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

---

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



## I. Предложение

### A. Поправки к Правилам № 155 ООН

*Пункт 7.3.1* изменить следующим образом:

«7.3.1 Изготовитель должен иметь действующее свидетельство о соответствии системы обеспечения кибербезопасности, относящееся к официально утверждаемому типу транспортного средства.

Однако в случае официальных утверждений типа, **впервые предоставленных** до 1 июля 2024 года, и **каждого распространения таких официальных утверждений**, если изготовитель транспортного средства может продемонстрировать, что данный тип транспортного средства не мог быть разработан в соответствии с СОКиБ, изготовитель транспортного средства должен продемонстрировать, что на этапе разработки соответствующего типа транспортного средства фактор кибербезопасности был учтен должным образом».

*Пункт 7.3.4* изменить следующим образом:

«7.3.4 Изготовитель транспортного средства защищает данный тип транспортного средства от рисков, выявленных в ходе оценки рисков изготовителем транспортного средства. Для защиты типа транспортного средства принимаются соразмерные меры по смягчению последствий. Осуществляемые меры по смягчению последствий включают все меры по смягчению последствий, о которых говорится в частях В и С приложения 5 и которые касаются выявленных рисков. Однако, если та или иная мера по смягчению последствий, упомянутая в части В или С приложения 5, не имеет отношения к выявленному риску или является недостаточной, изготовитель транспортного средства обеспечивает осуществление какой-либо другой соответствующей меры по смягчению последствий.

В частности, в случае официальных утверждений типа, **впервые предоставленных** до 1 июля 2024 года, и **каждого распространения таких официальных утверждений**, изготовитель транспортного средства обеспечивает осуществление какой-либо другой соответствующей меры по смягчению последствий, если та или иная мера по смягчению последствий, упомянутая в части В или С приложения 5, технически неосуществима. Соответствующая оценка технической осуществимости предоставляется изготовителем органу по официальному утверждению».

### B. Поправки к документам о толковании Правил № 155 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2021/59)

*Часть А, 3, пункт У. Пункты 7.3–7.3.1* изменить следующим образом:

«7.3.1 Изготовитель должен иметь действующее свидетельство о соответствии системы обеспечения кибербезопасности, относящееся к официально утверждаемому типу транспортного средства.

Однако в случае официальных утверждений типа, **впервые предоставленных** до 1 июля 2024 года, и **каждого распространения таких официальных утверждений**, если изготовитель транспортного средства может продемонстрировать, что данный тип транспортного средства не мог быть разработан в соответствии с СОКиБ, изготовитель транспортного средства должен продемонстрировать, что на этапе разработки соответствующего типа транспортного средства фактор кибербезопасности был учтен должным образом».

*Разъяснение требования*

Цель этого требования — обеспечить наличие действительного свидетельства о соответствии СОКиБ, позволяющего предоставлять официальное утверждение типа любого нового типа транспортного средства, и его соответствие данному типу транспортного средства.

Если говорить о существующих архитектурах, разработанных еще до сертификации СОКиБ, то в их случае, вероятно, не имелось возможности разработать архитектуру в полном соответствии с СОКиБ.

Поэтому применительно к официальным утверждениям типа, предоставленным до 1 июля 2024 года, используется положение об «учете должным образом» фактора кибербезопасности, но только на этапе разработки. На этапах же производства и после производства означенных типов должно обеспечиваться полное соответствие сертифицированной системе СОКиБ.

Дальнейшие технические модификации/обновления, влекущие за собой распространение существующих официальных утверждений типа после 1 июля 2024 года, должны производиться, насколько это возможно, с соблюдением процессов, установленных СОКиБ для этапа разработки. В случае отклонения от процессов, установленных СОКиБ, технической службе или органу по официальному утверждению должны быть представлены надлежащие разъяснение и обоснование, причем ответственность за такое отклонение принимает на себя — на соответствующем уровне управления — изготовитель транспортного средства.

Применительно к модификациям или обновлениям техническая служба/орган по официальному утверждению может подтвердить, что распространения могут быть предоставлены после 1 июля 2024 года на основе метода и исходя из критериев, опубликованных ЕЭК ООН, в соответствии с пунктом 5 Правил № 155 ООН.

*В этой связи необходимо принять к сведению следующее уточнение:*

а) «относящееся к официально утверждаемому типу транспортного средства» означает, что СОКиБ должна применяться к официально утверждаемому типу транспортного средства.

*Примеры документов/доказательственных данных, которые могут быть предоставлены*

Для доказательства действительности свидетельства СОКиБ можно использовать следующие документы:

b) свидетельство о соответствии СОКиБ с целью подтвердить, что оно все еще действительно;

c) подтверждение того факта, что СОКиБ надлежащим образом применяется к данному типу транспортного средства и любой информации, необходимой для обеспечения гарантии;

**d) применительно к любому обновлению официальных утверждений типа до 1 июля 2024 года — информацию с указанием того, каким образом осуществляется управление обновлениями или распространениями в контексте СОКиБ».**

*Часть А, 3, пункт АВ. Пункт 7.3.4 изменить следующим образом:*

«7.3.4 Изготовитель транспортного средства ... осуществление какой-либо другой соответствующей меры по смягчению последствий.

В частности, в случае официальных утверждений типа, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, и каждого распространения таких официальных утверждений, изготовитель транспортного средства

средства обеспечивает осуществление какой-либо другой соответствующей меры по смягчению последствий, если та или иная мера по смягчению последствий, упомянутая в части В или С приложения 5, технически неосуществима. Соответствующая оценка технической осуществимости предоставляется изготовителем органу по официальному утверждению».

*Разъяснение требования*

Цель этого требования — обеспечить, чтобы изготовители транспортных средств принимали соответствующие меры по снижению риска в соответствии с результатами оценки рисков.

Изготовитель ... взаимодействие внешних систем с транспортным средством.

Технические меры смягчения последствий ... позволит ввести в практику новые или усовершенствованные технологии защиты.

**Если говорить о существующих архитектурах, разработанных еще до введения в действие Правил № 155 ООН, то в их случае, вероятно, не имелось возможности разработать архитектуру таким образом, чтобы обеспечить осуществление всех мер по смягчению последствий, о которых говорится в частях В и С приложения 5. Поэтому в случае официальных утверждений, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, допускаются — применительно к выявленным рискам в области кибербезопасности — другие соответствующие меры по смягчению последствий.**

Дальнейшие технические модификации/обновления, влекущие за собой распространение существующих официальных утверждений типа после 1 июля 2024 года, должны производиться, насколько это возможно, в соответствии с приложением 5. При этом надлежит учитывать факторы риска и подтвердить, что они по-прежнему должным образом устраняются или ограничиваются. В случае отклонения от положений приложения 5 следует представить соответствующее разъяснение и обоснование.

Применительно к модификациям или обновлениям техническая служба/орган по официальному утверждению может подтвердить, что, по ее/его мнению, риски (включая любые отклонения) устраняются надлежащим образом и что распространения могут быть предоставлены после 1 июля 2024 года на основе метода и исходя из критериев, опубликованных ЕЭК ООН, в соответствии с главой 5 Правил № 155 ООН.

*В этой связи необходимо принять к сведению следующее уточнение:*

- a) проектные решения изготовителя необходимо увязывать со стратегией оценки рисков и управления рисками. Изготовитель должен быть в состоянии обосновать ту стратегию, которую он использовал;
- b) термин «соразмерный» следует учитывать в процессе выбора требуемых вариантов: следует ли осуществлять смягчение последствий и какие именно меры следует принимать. Если данным видом риска можно пренебречь, то можно утверждать, что уменьшать его нет необходимости;
- c) защита от выявленных рисков означает снижение данного риска.

*Примеры документов/доказательственных данных, которые могут быть предоставлены*

В этой связи могут применяться следующие стандарты:

...

iii) причина, если будет установлено, что в мерах по смягчению последствий нет нужды».

## **II. Обоснование**

1. Неофициальная рабочая группа по вопросам кибербезопасности и БП связи (обновление программного обеспечения) на своем двадцать втором совещании обсудила поступившую просьбу о разъяснении фигурирующих в пунктах 7.3.1 и 7.3.4 переходных положений, касающихся распространения официальных утверждений типа, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, и заявок на такое распространение после этой даты.

2. Неофициальная рабочая группа решила внести поправки в а) Правила № 155 ООН (Кибербезопасность и система управления кибербезопасностью), см. часть А предлагаемых поправок, и b) соответствующие документы о толковании Правил № 155 ООН (ECE/TRANS/WP.29/2021/59), см. часть В предлагаемых поправок, с целью уточнить, при каких обстоятельствах возможно распространение и какую дополнительную информацию должен представлять изготовитель транспортного средства, подающий заявку на официальное утверждение.

3. Кроме того, были исправлены некоторые неточности с нумерацией пунктов Y и AV части A, 3 документов о толковании Правил № 155 ООН.

---