|  |  |
| --- | --- |
| E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.160/Amend.1 | |
|  | 21 November 2022 |

Соглашение

О принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций[[1]](#footnote-1)\*

(Пересмотр 3, включающий поправки, вступившие в силу 14 сентября 2017 года)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Добавление 160 ‒‒ Правила № 161 ООН

Поправка 1

Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил ‒‒ Дата вступления в силу:  
8 октября 2022 года

Единообразные предписания, касающиеся защиты автотранспортных средств от несанкционированного использования и официального утверждения устройства  
для предотвращения несанкционированного использования  
(при помощи блокирующей системы)

Настоящий документ опубликован исключительно в информационных целях. Аутентичным и юридически обязательным текстом является документ: ECE/TRANS/ WP.29/2022/27.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_



**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Пункт 2.8* изменить следующим образом:

«2.8 “Ключ” означает любое механическое и/или электронное решение, спроектированное и разработанное для того, чтобы служить в качестве средства управления блокирующей системой, спроектированной  
и сконструированной таким образом, чтобы ею можно было управлять при помощи этого механического и/или электронного решения».

*Включить новые пункты 2.10–2.12* следующего содержания:

«2.10 “Основной пользователь” — это пользователь, который может осуществлять авторизацию цифровых ключей. Основных пользователей может быть несколько.

2.11 “Цифровой ключ” означает ключ, разработанный таким образом, чтобы с помощью специальных процессов основной(ые) пользователь(ли) мог(ли) передать его на несколько устройств.

2.12 “В непосредственной близости” означает на расстоянии менее 6 м».

*Пункт 5.1.16* изменить следующим образом:

«5.1.16 Кроме того, цифровые ключи должны соответствовать положениям приложения 9».

*Приложение*

*Включить новое приложение 8* следующего содержания:

«Приложение 8 (зарезервировано)»

*Включить новое приложение 9* следующего содержания:

«**Приложение 9**

**Предписания, касающиеся безопасности цифровых ключей**

1. Общие положения

Цель настоящего приложения состоит в уточнении требований в отношении документации и проверки цифровых ключей, применяемых с целью эксплуатации устройства для предотвращения несанкционированного использования транспортного средства.

2. Определения

2.1 “*Процесс авторизации*” означает любой метод передачи цифрового ключа, который позволяет эксплуатировать “устройство для предотвращения несанкционированного использования” транспортного средства.

2.2 “*Процесс отмены авторизации*” означает любой метод недопущения применения цифрового ключа с целью эксплуатации “устройства для предотвращения несанкционированного использования” транспортного средства.

2.3 “*Пределами функциональных возможностей*” определяются внешние физические границы (например, расстояние), в которых при помощи цифрового ключа можно эксплуатировать “устройство для предотвращения несанкционированного использования” транспортного средства.

3. Документация

Для официального утверждения по типу конструкции изготовитель транспортного средства представляет следующую документацию:

3.1 описание процесса авторизации;

3.2 описание процесса отмены авторизации;

3.3 описание пределов функциональных возможностей;

3.4 описание мер безопасности, предназначенных для обеспечения безопасной эксплуатации транспортного средства в рамках процесса отмены авторизации цифрового ключа.

4. Требования, касающиеся безопасности эксплуатации

4.1 Цифровой ключ может передаваться на то или иное устройство только с помощью процесса авторизации.

4.2 Должна быть предусмотрена процедура отмены авторизации.

4.2.1 Отмена авторизации цифрового ключа не должна приводить к возникновению небезопасных условий.

С использованием такого стандарта функциональной безопасности,  
как ISO 26262, и такого стандарта безопасности предполагаемой функциональности, как ISO/PAS 21448, проводится анализ снижения риска, позволяющий документально обосновать степень риска, которому подвергаются водитель и пассажиры транспортного средства в результате отмены авторизации цифрового ключа, а также документально подтвердить возможность снижения риска в результате реализации установленных функций или характеристик по снижению риска.

4.2.2 У основного(ых) пользователя(ей) должна иметься возможность устанавливать число зарегистрированных цифровых ключей с действующей авторизацией.

4.3 Пределы функциональных возможностей устройства для предотвращения несанкционированного использования

4.3.1 Для разблокировки устройства для предотвращения несанкционированного использования необходимо, чтобы зарегистрированный цифровой ключ с действующей авторизацией был обнаружен в салоне транспортного средства или в непосредственной близости от транспортного средства.

4.3.2 Требования, изложенные в пункте 4.3.1, не применяются во время дистанционно управляемого маневрирования и дистанционно управляемой парковки согласно определению, содержащемуся в Правилах № 79 ООН.

4.4 Подробная информация должна содержаться в руководстве по эксплуатации транспортного средства или передаваться с помощью любых других средств предоставления информации, имеющихся на транспортном средстве. Эта информация должна включать по крайней мере следующее:

a) описание метода(ов) авторизации цифрового ключа;

b) описание метода(ов) отмены авторизации цифрового ключа.

5. На эффективности системы не должны негативно сказываться кибератаки, киберугрозы и факторы уязвимости. Эффективность мер безопасности доказывается соблюдением положений Правил № 155 ООН.

6. Проверка

Проверку функциональности цифрового ключа проводят с использованием представленной изготовителем документации, указанной в пункте 3.

7. Компетентность контролеров/экспертов по оценке

Оценки на основании настоящего приложения производятся только теми контролерами/экспертами по оценке, которые располагают техническими и административными знаниями, необходимыми для таких целей. В частности, они должны обладать компетенцией контролера/эксперта по оценке согласно стандартам ISO 26262-2018 (Функциональная безопасность — дорожные транспортные средства)  
и ISO/PAS 21448 (Безопасность в контексте предполагаемых функциональных возможностей дорожных транспортных средств),  
а также быть в состоянии обеспечивать необходимую увязку с аспектами кибербезопасности в соответствии с Правилами № 155 ООН и стандартом ISO/SAE 21434. Их компетентность должна быть подтверждена наличием у них соответствующей квалификации или другими эквивалентными свидетельствами о профессиональной подготовке».

1. \* Прежние названия Соглашения:

   Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант);

   Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2). [↑](#footnote-ref-1)