|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | E/ECE/TRANS/505/Rev.3/Add.161/Amend.1 | | |
|  | | |  | 20 March 2023 |

**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 161 — Правила № 162 ООН**

**Поправка 1**

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

Единообразные технические предписания, касающиеся официального утверждения иммобилизаторов и официального утверждения транспортного средства в отношении его иммобилизатора

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

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ**

*Пункт 2.9* изменить следующим образом:

«2.9 “*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 2.14–2.16* следующего содержания:

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

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

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

*Включить новый пункт 5.1.11* следующего содержания:

«5.1.11 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 быть 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 следующие описания:

a) описание метода(ов) авторизации цифрового ключа;

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

5. Эффективность системы не должна зависеть от кибератак, киберугроз и наличия уязвимостей. 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 должны быть в состоянии установить необходимую связь 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);

   Cоглашение 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)