

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

Сто девяносто третья сессия

Женева, 25–28 июня 2024 года

Пункт 4.2.3.1 предварительной повестки дня

Соглашение 1958 года:**Указания, запрошенные рабочими группами
по вопросам, связанным с правилами ООН,
прилагаемыми к Соглашению 1958 года:****Толкование отдельных правил ООН****Предложение по поправкам к документу о толковании
Правил № 155 ООН****Представлено Рабочей группой по автоматизированным/
автономным и подключенным транспортным средствам***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по автоматизированным/автономным и подключенным транспортным средствам (GRVA) на ее восемнадцатой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRVA/18, пункт 54). В его основу положен документ ECE/TRANS/WP.29/GRVA/2024/5. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету (AC.1) для рассмотрения на их сессиях в июне 2024 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2024 год, изложенной в предлагаемом бюджете по программам на 2024 год (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5), Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



I. Предложение

Раздел E, подпункт h) изменить следующим образом:

- «h) в случае официальных утверждений типа, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L), и каждого распространения таких официальных утверждений, критерии, которые будет применять орган по официальному утверждению для оценки того, был ли учтен фактор кибербезопасности на этапе разработки данного типа транспортного средства таким образом, чтобы был обеспечен эквивалентный показатель кибербезопасности;»

Раздел Y изменить следующим образом:

«Y. Пункты 7.3–7.3.1

- “7.3 Требования, предъявляемые к типам транспортных средств
- 7.3.1 Изготовитель должен иметь действующее свидетельство о соответствии системы обеспечения кибербезопасности, относящееся к официальному утверждаемому типу транспортного средства. Однако в случае официальных утверждений типа транспортных средств категорий M, N и O впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, а также в случае официальных утверждений типа транспортных средств категории L, впервые предоставленных до 1 июля 2029 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, то изготовитель транспортного средства должен продемонстрировать, что на этапе разработки соответствующего типа транспортного средства фактор кибербезопасности был учтен должным образом”.

Разъяснение данного 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 типах архитектурах, разработанных еще до появления сертификации СОКиБ, то в их случае, вероятно, не было возможности разработать архитектуру в полном соответствии с СОКиБ.

Поэтому применительно к официальным утверждениям типа, предоставленным до 1 июля 2024 года (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L), 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 (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L), 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 на соответствующем уровне управления принимает на себя 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 (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L) 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:

- б) свидетельство о соответствии СОКиБ с целью подтвердить, что оно все еще действительно;
- с) подтверждение того факта, что СОКиБ надлежащим образом применяется к данному типу транспортного средства, и любую информацию, необходимую для обеспечения гарантии;
- д) применительно к любому обновлению официальных утверждений типа до 1 июля 2024 года (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L) — информацию с указанием того, каким образом осуществляется управление обновлениями или распространениями в контексте СОКиБ».

Раздел АВ изменить следующим образом:

«АВ. Пункт 7.3.4

“7.3.4 Изготовитель транспортного средства предохраняет данный тип транспортного средства от рисков, выявленных в ходе оценки рисков изготовителем транспортного средства. В целях предохранения данного 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 иной соответствующей меры по смягчению последствий. В частности, в случае официальных утверждений типа транспортных средств категорий М, N и О, впервые предоставленных до 1 июля 2024 года, а также в случае официальных утверждений типа транспортных средств категории L, впервые предоставленных до 1 июля 2029 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”.

Разъяснение данного требования

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

Изготовитель должен представить аргументированные доводы и доказательства в пользу уменьшения воздействия на окружающую среду, которыми они руководствовались в процессе разработки данного типа транспортного средства, а также объяснить, почему они являются достаточными. Это может включать любые допущения, например взаимодействие внешних систем с транспортным средством.

Технические меры смягчения последствий, указанные в частях В и С приложения 5, рассматриваются в тех случаях, когда это применимо к рискам, которые необходимо смягчить. Изготовитель может представить обоснование не только тех мер смягчения, которые указаны в приложении 5 как “не имеющие отношения или недостаточные”, но и того довода, что иная мера по смягчению последствий (помимо тех, которые перечислены в приложении 5) соответствует данному конкретному риску. Это обоснование может быть подтверждено оценкой рисков и рейтингом рисков, показывающим целесообразность альтернативного смягчения последствий. Это позволит ввести в практику новые или усовершенствованные технологии защиты.

Если говорить о существующих типах архитектуры, 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 (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L), применительно к выявленным рискам в области кибербезопасности допускаются другие соответствующие меры по смягчению последствий.

Дальнейшие технические модификации/обновления, влекущие за собой распространение существующих официальных утверждений типа после 1 июля 2024 года (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L), 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 (или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L) 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

Могут применяться следующие стандарты:

- d) ISO/SAE 21434:2021 описывает порядок определения риска и выведенные методом дедукции цели и соответствующую концепцию кибербезопасности на основе идентифицированных рисков. Эти результаты документально отражены в “[WP-09-03] Задачи в области кибербезопасности” и “[WP-09-06] Концепция кибербезопасности”;

- e) для обоснования конструкторских решений изготовителя можно использовать спецификацию BSI PAS 11281:2018 и другие стандарты, касающиеся претензий, аргументов и доказательств.

Для подтверждения обоснованности мер по смягчению последствий можно использовать следующие положения:

- f) подтверждение того, что меры по смягчению последствий были введены в силу необходимости; это включает следующее:
- i) причина, если принимаются другие меры по смягчению последствий, отличные от тех, которые предусмотрены в приложении 5 (части В и С);
 - ii) причина, если не принимаются меры по смягчению последствий, перечисленные в приложении 5;
 - iii) причина, если будет установлено, что меры по снижению воздействия не требуются».

Пункт 5.1.3 изменить следующим образом:

«5.1.3 Требования к аудиторской проверке

В данной главе перечислены требования к аудиторской проверке. Они должны служить доказательством, которое орган по официальному утверждению считает достаточным для подтверждения того факта, что изготовитель выполнил все требования, перечисленные в пунктах 7.2.2.1–7.2.2.5 (включая официальные утверждения типа, предоставленные до 1 июля 2024 года или 1 июля 2029 года в случае транспортных средств категории L).

Требования должны включать потенциальное обоснование решения о том, были ли должным образом учтены аспекты кибербезопасности на этапе разработки данного типа транспортного средства».
