4 de dezembro de 2015



**Shuttle Reservation System with User Reputation**

Segurança Informática em Redes e Sistemas

Grupo 4 – Alameda

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ../../../Downloads/12200803_1074010202610350_1002017981_n.jpg | ../../../Downloads/12211999_10203734631241337_1362829714_n.jpg | ../../../Downloads/12200785_882335001820145_157254909_n.jpg |
| Daniel Sil | Miguel Pasadinhas | Carlos Carvalho |
| 75522  daniel.sil@tecnico.pt | 75714  miguel.pasadinhas@tecnico.pt | 76012  carlosacarvalho@tecnico.pt |

# Problema

O objetivo deste projeto foi desenvolver um sistema de reservas num shuttle, usando um sistema de reputação. Este sistema permitirá dar prioridade a utilizadores com um maior karma (reputação associada a uma pessoa). Neste sistema, a segurança é um aspeto de grande relevância, pois é necessário que a integridade do sistema seja mantida. Ou seja, temos de autenticar os intervenientes na comunicação, bem como usar canais seguros, que não permitam ataques de *replay* ou de *impersonation.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tipo de ameaça | Ações possíveis | Forma de mitigação |
| Spoofing | Um atacante enviar mensagens para o servidor passando-se por um autocarro. | Comunicação autenticada por um segredo partilhado. |
| Um utilizador efetuar ações no sistema em nome de outro utilizador. | Autenticação com um nome de utilizador e palavra-chave únicos. |
| Tampering |  |  |
| Repudiation |  |  |
| Information Disclosure |  |  |
| Denial of Service |  |  |
| Elevation of Previlege |  |  |

(O que está acima é praticamente copy/paste do report0)

Security challenges

STRIDE table (optional, exemple below)



# Desenho da Solução

Assunções (incluindo distribuição e partilha das chaves)

Modelo arquitetural (explicar as design choices, incluir um structure diagram e diagramas dos comportamentos/protocolos mais importantes)

## Overview

A nossa solução é uma aplicação web, pois esta tira partido dos canais de comunicação públicos da internet e é facilmente acessível por qualquer utilizador, sendo necessário apenas um browser. Assim as reservas no shuttle são feitas através de um browser que comunica com um servidor central (daqui em diante referido como Main Server). Para registar as presenças no shuttle existe uma aplicação web residente num computador em cada shuttle (daqui em diante referida por Shuttle Client). O Shuttle Client permite que um condutor registe as presenças de quem viaja no shuttle. Por sua vez esta informação é enviada para o Main Server, para gerir o karma de cada utilizador de acordo com as presenças. O sistema usa comunicação https para garantir a integridade e confidencialidade dos dados. Contudo, por motivos de demonstração de conhecimento, foi criado um canal de comunicação seguro feito assumindo o uso de http, entre o Shuttle Client e o Main Server. O Main Server corre numa máquina protegida por uma firewall e usa uma base de dados residente na mesma máquina.

## Funcionalidade

Cada utilizador do sistema possui um username e uma palavra-passe única, bem como um documento de identificação associado, para eliminar o problema de múltiplas contas para o mesmo utilizador. Todos os utilizadores do sistema podem reservar viagens e desmarcá-las. O sistema possuí ainda 2 papéis de utilizador, cada um com privilégios e responsabilidades diferentes, podendo um utilizador acumular diversos. Este papéis são:

* **Motorista** – tem a responsabilidade de conduzir o shuttle e de registar as presenças;
* **Gestor** – tem a responsabilidade de registar novos shuttles no sistema, marcar e desmarcar viagens e atribuir-lhes um motorista, bem como gerir os utilizadores, atribuindo-lhes papéis, ou resolvendo problemas como o roubo de uma conta, ou um registo com um documento de outra pessoa.

O registo de uma presença no autocarro pode ser efetuado apenas pelo Motorista que está atribuído a essa viagem. Os registos são feitos através da leitura RFID do cartão de identificação do viajante, ou em caso de falha deste sistema, é feito manualmente pelo Motorista, após verificação do respetivo documento.

O sistema de karma beneficia os utilizadores com maior karma permitindo-lhes reservar o seu lugar no shuttle com uma antecedência maior. Ou seja, um utilizador com karma 0 ou negativo apenas poderá reservar viagens com 12h de antecedência, enquanto um utilizador com o karma acima de 4320 poderá reservar uma viagem com 15 dias de antecedência. Cada ponto de karma permite reservar a viagem 5 minutos mais cedo que alguém com karma inferior em um ponto, ex. 1 ponto de karma permite reservar a viagem com uma antecedência de 12h05min.

Um utilizador começa com 144 pontos de karma, correspondente a 24h de antecedência. Por cada viagem reservada a que compareça recebe 12 pontos (1h) de karma. Por cada viagem a que não compareça perde 60 (5h) pontos de karma, sendo assim tido como uma reputação neutra o não comparecimento 1/6 das vezes. Se desmarcar a viagem perde karma de acordo com a seguinte função:

//TODO colocar função

Esta função penaliza entre 1 e 48 pontos de karma, ou seja, de 5min a 4h, fazendo com que os utilizadores sejam desincentivados a marcar viagens não tendo a certeza se vão estar presentes, contudo, é menos penalizante desmarcar do que não comparecer, principalmente se a antecedência da desmarcação for grande.

## Medidas de segurança

Para o desenvolvimento da nossa solução assumimos que existe um KEK (Key Encrypting Key) partilhado offline entre cada Bus Server e o Main Server. Esta chave é usada para autenticar os intervenientes no canal de comunicação seguro, bem como trocar chaves de sessão. O protocolo de comunicação é ilustrado na figura seguinte:

//Inserir Diagrama de sequencia

Para evitar ataques de XSS todo o output proveniente de um input do utilizador é escapado. Para evitar ataques de CSRF, a cada pedido de um página é incluído um token secreto para os formulários, e apenas são aceites inputs de formulários com um token correto.

Para minimizar o risco de ataques feitos a partir do interior é mantido um log de todas as modificações feitas na base de dados, com a identificação do utilizador que o fez, o endereço IP que vem no pacote IP, bem como a respetiva data.

De modo a minimizar o impacto de ataques de *Denial of Service* foi confirgurado um módulo do nginx que atua como uma firewall, recusando pedidos de um IP quando este excede um número médio de pedidos por segundo definido, no nosso caso permitimos 5 pedidos. Em conjunto é utilizado o fail2ban, que monitoriza os logs gerados pelo nginx e, quando observa que um dado endereço IP fez demasiados pedidos, coloca-o numa lista negra, não permitindo qualquer pedido http durante um tempo definido, no nosso caso, duas horas. O fail2ban monitoriza também as ligações feitas por ssh à máquina onde se encontra o Main Server e a base de dados, recusando a ligação, durante duas horas, a endereços que falhem a autenticação três vezes de seguida.

Como dito anteriormente todos as comunicações usam https, e a possibilidade de ter múltiplas contas é mitigada dado o uso obrigatório de um documento de identificação.

Para evitar ataques de *bruteforce* ao login e à automatização de criação de utilizadores foram adicionados *captchas* para impedir o uso de *bots.*

No sistema

# Implementação da Solução

Resultados (o que foi realmente implementado)

Avaliação (auto-avaliação da solução. Mecionar pontos fortes e pontos fracos. Justificar escolhas de implementação)

# Conclusão

(Não mais que 1 ou 2 parágrafos)

# Referências

Foram usadas as seguintes ferramentas:

* Laravel – esta Framework MVC escrita em PHP oferece mecanismos elegantes de tratar a persistência, bem como ferramentas de MVC tradicionais. Para além disso oferece suporte para minimizar as vulnerabilidades relacionadas com XSS, CSRF e Code Injection. Esta Framework tem também implementações de vários algoritmos de encriptação;
* fail2ban – esta ferramenta lê os logs do sistema (e.g. logs do web server ou logs de acesso ssh) e permite banir IPs com comportamento suspeito;
* nginx – web server para correr a aplicação.

(Copy from report0... Update?)

REPORT 0 BELOW, just for quick access, if needed

No final deste projeto tencionamos ter desenvolvido um sistema seguro tendo em conta os recursos disponíveis. De seguida apresentamos uma lista de objetivos (ordenados do mais simples para o mais desafiante):

* Garantir que o sistema permite a reserva de lugares num shuttle, baseada na reputação do utilizador;
* Garantir a confidencialidade e integridade das comunicações com a web application;
* Impedir ataques à aplicação web, como XSS, CSRF e Code Injection;
* Garantir que o sistema dá reputação aos utilizadores de forma justa e balanceada;
* Garantir a confidencialidade e integridade dos dados críticos na base de dados;
* Garantir que cada pessoa apenas consegue ter uma conta;
* Impedir ataques de *Brute Force* ao sistema de autenticação;
* Garantir que o sistema de reputação não pode ser abusado através de ações legitimas;
* Minimizar o impacto de ataques feitos a partir do interior;
* Impedir o acesso aos servidores por pessoas não autorizadas;
* Minimizar o impacto de ataques de *Denial of Service*.

# Solução Proposta



A aplicação a desenvolver será uma web application. A mesma será executada num único servidor centralizado. Existirão duas vistas da aplicação – uma para os utilizadores que pretendem reservar um lugar no shuttle e outra para o registo das presenças no shuttle. Para tentar assegurar uma maior segurança do servidor aplicacional, este estará protegido por uma firewall em software. A base de dados será apenas acessível a partir do servidor. Os utilizadores terão uma conta única no sistema, sendo isso garantido pelo uso de um documento oficial de identificação (Cartão de Cidadão, Passaporte, etc). Serão então necessários leitores de Cartão de Cidadão e, eventualmente, de outros documentos semelhantes. Para assegurar confidencialidade e integridade da comunicação na internet, será usado o protocolo HTTPS. A firewall permitirá resistir a alguns ataques de DoS e Brute Force vindos dum mesmo IP e tentar impedir o acesso indevido ao servidor. Para minimizar o impacto de ataques feitos a partir do interior, será mantido um log das ações realizadas pelos Bus Drivers (utilizadores com privilégios elevados). O servidor aplicacional terá um mecanismo de atribuição de karma aos utilizadores, permitindo que utilizadores com um maior karma tenham vantagens (precedência) na reserva de lugares. Para assegurar a autenticidade das máquinas presentes nos shuttles, cada uma terá uma chave secreta. A chave será adicionada manualmente nas máquinas. Para além disso o servidor aplicacional terá as suas próprias chaves para encriptação da informação da base de dados.

# Plano de Trabalho

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Semana | Daniel Sil | Miguel Pasadinhas | Carlos Carvalho |
| 2-Nov – 8-Nov | Desenho | Desenho | Desenho |
| 9-Nov – 15-Nov | Implementação da funcionalidade do sistema | Implementação da funcionalidade do sistema | Implementação da funcionalidade do sistema |
| 16-Nov – 22-Nov | Configuração dos mecanismos de protecção contra XSS, CSRF, Code Injection e outros | Garantir a integridade e confidencialidade dos dados críticos na base de dados | Implementação do sistema de logs de ações |
| 23-Nov – 29-Nov | Implementar sistema de prevenção de ataques Brute Force ao sistema de autenticação | Configuração da Firewall | Configuração do HTTPS |
| 30-Nov – 4-Dec | Testes de penetração | Testes de penetração | Testes de penetração |