

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по перевозкам опасных грузов****Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ  
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов**

Берн, 18–22 марта 2019 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

**Неофициальная рабочая группа по телематике:  
совещание в Вене (12–14 ноября 2018 года)****Передано правительством Франции от имени неофициальной  
рабочей группы по телематике\* \*\****Резюме*

**Существо предложения:** Информировать Совместное совещание о проводимой работе, касающейся «телематики»

**Введение**

1. Как указано в пункте 46 доклада последней сессии Совместного совещания (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152) неофициальная рабочая группа провела совещание 12–14 ноября 2018 года в Вене.
2. Неофициальная рабочая группа приняла к сведению сообщение Франции о процедурах и языках, используемых для описания веб-услуг (см. неофициальный документ INF.3).
3. Европейский союз представил обзорную информацию о предложении относительно регламента Европейского парламента и Совета по электронной информации о грузовых перевозках (eFTI; см. неофициальный документ INF.4). Было отмечено, что сотрудничество с Форумом по цифровым технологиям в области перевозок и логистики (ФЦПЛ) окажется весьма ценным. Представитель

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/WP.15/237, приложение V (9.2)).

\*\* Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) под условным обозначением OTIF/RID/RC/2019/21.



Европейского союза проинформировал неофициальную рабочую группу о составленной Европейским железнодорожным агентством (ЕЖДА) таблице для сопоставления различных подходов в плане использования электронных транспортных документов.

4. Прежде всего следует отметить, что предпочтение было отдано руководящим положениям, а не меморандуму о взаимопонимании (МОВ), поскольку подписание МОВ может приводить к возникновению в отдельных странах некоторых юридических сложностей. Кроме того, государства обладают большей свободой действий при осуществлении именно руководящих положений.

5. Неофициальная рабочая группа подготовила Руководящие положения, изложенные в прилагаемом предложении, и внесла изменения в различные части первоначального проекта МОВ. В рамках этой деятельности неофициальная рабочая группа решила, что конкретные технические вопросы будут обсуждаться технической рабочей группой, в которую войдут все выявленные кандидаты – доверенные стороны (ДС1). Было решено, что они проведут свою встречу в Экс-ан-Провансе 11 и 12 декабря 2018 года.

6. В частности, было отмечено, что техническая рабочая группа должна будет выяснить два технических момента:

- Необходимо ли использовать номер VIN для идентификации транспортных средств в связи с eCall или же достаточно использовать регистрационный номер, поскольку между этими двумя номерами существует однозначная связь?
- Наличие дополнительных условий для использования цифровой подписи при направлении сообщений доверенными сторонами ДС2 в адрес ДС1.

7. Неофициальная рабочая группа кратко рассмотрела вопросы, касающиеся государств, которые желают использовать настоящие Руководящие положения в будущем. Это следует дополнительно обсудить в ходе ежегодной конференции, как определено в пунктах 7–9 раздела 2 Руководящих положений.

8. С точки зрения логики принимать соответствующие решения должны исключительно пользователи. Вместе с тем данный процесс открыт для других Договаривающихся сторон/государств-членов в плане предоставления информации и замечаний по решениям. Тем сторонам, которые не являются пользователями, предлагается присоединиться к их числу.

9. Рабочая группа отметила, что было бы весьма полезно, чтобы ЕЭК ООН и ОТИФ разместили список Договаривающихся сторон, использующих настоящие Руководящие положения, интерфейсы ДС1 и сам текст Руководящих положений на своих веб-сайтах. В зависимости от возможностей задействования этих веб-сайтов, например раздела, посвященного информации по странам, настоящие Руководящие положения могут быть соответствующим образом видоизменены.

10. Некоторые **КОММЕНТАРИИ** и другие моменты, которые требуют разъяснения и которые не являются частью самих Руководящих положений, выделены в предложении **жирным шрифтом с подчеркиванием**.

## Предложение

### «Руководящие положения, касающиеся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

#### Введение

1. Цель настоящих Руководящих положений заключается в поддержке разработки согласованной системы для использования электронного транспортного документа при перевозке опасных грузов, что позволило бы достичь общего понимания в отношении пункта 5.4.0.2 и выполнить условия, изложенные в разделе 5.4.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

2. Пользователи Руководящих положений принимают решение о том, что они будут применять изложенные в настоящем документе модель и системную архитектуру (приложение и техническая документация).

3. Пользователями настоящих Руководящих положений являются Договаривающиеся стороны ДОПОГ и/или ВОПОГ и/или государства – члены МПОГ. В настоящих Руководящих положениях они будут упоминаться как «пользователи». Они перечислены в приложении В.

**[КОММЕНТАРИЙ: Другой вариант (в зависимости от возможностей, предоставленных ЕЭК ООН и ОТИФ):]**

Пользователи настоящих Руководящих положений будут информировать ЕЭК ООН и/или секретариат ОТИФ.

4. Необходимо принимать во внимание следующее:

a) системная архитектура, изложенная в приложении А, основана на концепции двух видов сервисных систем, которые называются "доверенная сторона 1" (ДС1) и "доверенная сторона 2" (ДС2). Эта модель предусматривает несколько ДС1 и ДС2;

b) ДС2 хранит данные, требуемые в соответствии с разделом 5.4.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ. ДС2 может управляться перевозчиком или третьей стороной – поставщиком услуг перевозчику;

c) ДС1 по запросу предоставляет услуги для обмена этими данными ДС2 с органами власти и аварийно-спасательными службами;

d) кроме того, по запросу ДС1 передает данные ДС2 другим ДС1;

e) "Информация о перевозке eDG" – это сокращение, означающее технические элементы, которые представляют собой описание формата обмена на основе модели унифицированного языка моделирования (UML), определения расширенной схемы языка разметки (XSD), языка описания веб-услуг (WSDL).

5. ЕЭК ООН и ОТИФ опубликуют список пользователей и ДС1, уведомленных пользователями о настоящих Руководящих положениях, в качестве информации по странам.

**[КОММЕНТАРИЙ: согласовать с ЕЭК ООН и ОТИФ – Возможно, что будет более понятно, если включить этих пользователей в отдельный всеобъемлющий перечень]**

#### Раздел 1 Сфера охвата

6. Положения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ считаются выполненными в случае соблюдения условий, изложенных в приложении. Для целей настоящих Руководящих положений электронный транспортный документ представляет собой электронную документацию с изложением информации, указываемой в транспортном документе в соответствии с разделом 5.4.1 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

## Раздел 2 Принципы, касающиеся внесения поправок в Руководящие положения

### *Общие аспекты*

7. В Руководящие положения изменения могут вноситься на ежегодной конференции или посредством письменной процедуры.

8. Ежегодные конференции или письменные процедуры должны планироваться таким образом, чтобы можно было принимать во внимание поправки, внесенные в международные транспортные правила МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ и/или соответствующие положения.

9. За конференцию или письменную процедуру должен отвечать один из пользователей настоящих Руководящих положений, как правило в следующем порядке: Франция, Германия и Италия. Председатель принимающей стороны отвечает за организацию у себя совещания и обеспечивает справочную документацию.

**[КОММЕНТАРИЙ: перечень принимающих стран может видоизменяться в случае необходимости в ходе ежегодных конференций в зависимости от перечня пользователей, сообщивших об использовании Руководящих положений]**

10. Каждый **пользователь** может предложить поправки к настоящим Руководящим положениям. Пользователи должны согласовать поправки на основе консенсуса.

11. После принятия новых поправок пересмотренные Руководящие положения должны быть вновь изданы и распространены принимающей стороной. Измененные части текста должны быть отмечены на полях.

12. Пересмотренные Руководящие положения вступают в силу через шесть месяцев после того, как будет составлен новый текст, если не будет принято иное решение.

13. Распространение и взаимодействие в целом должны осуществляться с использованием электронных средств.

### *Конференция*

14. Предложения необходимо направлять принимающей стороне следующей конференции по крайней мере за три месяца до ее начала. Принимающая сторона должна распространить предложения среди всех пользователей и в качестве информации среди всех Договаривающихся сторон/государств-членов и участников Совместного совещания (включая НПО и Европейскую комиссию) по меньшей мере за два месяца до начала конференции. Все пользователи и информированные Договаривающиеся стороны/государства-члены или организации имеют возможность ответить на эти документы в течение периода, заканчивающегося за две недели до начала конференции.

15. В период между конференциями могут создаваться рабочие группы для рассмотрения специальных вопросов. Доклады или предложения таких рабочих групп должны представляться на конференции таким же образом, как и другие предложения. Заседания рабочих групп могут также иметь место в ходе конференции, о чем, по возможности, следует уведомлять заблаговременно.

### *Письменная процедура*

16. Письменная процедура может использоваться в качестве альтернативы проведению конференции при условии, что это будет предложено пользователем, принимающим следующую конференцию. В этом случае назначенный пользователь прибегнет к письменной процедуре.

17. К письменной процедуре можно будет прибегнуть также в том случае, если об этом попросят по меньшей мере три пользователя. В этом случае ею воспользуется пользователь, который проводил последнюю конференцию.

18. Принимающая сторона распространяет предложения среди пользователей и указывает сроки представления письменных замечаний. Все пользователи должны

отреагировать на предложения в течение шести недель. Если в первоначальное предложение вносятся поправки на основе замечаний пользователей, то пересмотренное предложение должно быть вновь распространено среди них. С момента распространения пересмотренного предложения пользователи в течение четырех недель заявляют о своем согласии с поправками к тексту настоящих Руководящих положений.

19. Поправки принимаются, если они приняты всеми пользователями. Затем принимающая сторона вновь выпускает и распространяет пересмотренные Руководящие положения в соответствии с пунктом 11 настоящего раздела.

20. Пересмотренные Руководящие положения должны храниться у принимающей стороны, ответственной за письменные процедуры, при этом она обеспечивает онлайн-овое размещение обновленных справочных файлов UML, XSD и WSDL под названием "Информация о перевозке eDG".

**[КОММЕНТАРИЙ: в случае получения согласия, на веб-сайтах ЕЭК ООН и ОТИФ]**

*Техническая рабочая группа*

21. ДС1 несет ответственность за повседневное обслуживание и ведение системы и сотрудничают в рамках технической рабочей группы, создаваемой для оказания им поддержки в этой работе.

22. В случае серьезных проблем в плане взаимодействия технические изменения, ограниченные справочными файлами UML, XSD, WSDL и необходимые для функционирования системы, которые согласованы технической рабочей группой, принимаются немедленно. Техническая рабочая группа направляет обновленные справочные файлы принимающей стороне, ответственной за последнюю конференцию/письменную процедуру, которая размещает их на своем веб-сайте.

**[КОММЕНТАРИЙ: в зависимости от возможностей, предпочтительно на веб-сайте ЕЭК ООН/ОТИФ, как указано выше]**

23. Предложения согласно приложению А, пункт 1 b) iv), могут быть представлены в рамках ежегодной конференции либо письменной процедуры для согласования.

## Приложение А

### 1. Принципы взаимодействия между различными ДС1 и ДС2 и компетентными властями в отношении транспортных документов

a) ДС1 может быть публичной или частной компанией. Оператор ДС1 должен действовать в соответствии с условиями сертификации, определенными в подпункте б). Доступ к информации, обеспечиваемый ДС1, должен быть бесплатным для других ДС1 и органов власти. В государстве может быть одно или несколько ДС1 для каждого пользователя. Пользователь не обязан создавать ДС1, поскольку он может принять решение использовать функции/услуги, предоставляемые иностранным(и) ДС1. Принимаются также ДС1 без зарегистрированных ДС2.

b) **Аттестованные образования ДС1 ("сертификация ДС1"):**

i) Австрия, Германия, Италия и Франция уже определили первоначальный перечень возможных ДС1 (в настоящее время к ним относятся DiGiDO в Австрии, NeoGLS и Novacom Services во Франции, GBK в Германии и Министерство транспорта Италии и UIRNet в Италии).

**Пользователи** могут предлагать кандидатуры дополнительных ДС1.

ii) В отношении будущих операций этот список аттестованных образований ДС1 (доверенный список ДС1), включая всю соответствующую информацию для целей идентификации, должен быть сдан на хранение в ЕЭК ООН для автомобильного транспорта и внутреннего судоходства и, возможно, в ЕЖДА/ОТИФ для железнодорожного транспорта; ЕЭК ООН/ЕЖДА/ОТИФ следует также вести этот список и публиковать выдержки из него в объеме, необходимом для системы. Следовательно, эти учреждения возьмут на себя функции управляющего доверенного списка.

iii) Управляющие доверенного списка направляют информацию, в том числе обновленную, о доверенном списке ДС1 всем аттестованным ДС1 (т. е. последние будут осведомлены о других аттестованных образованиях ДС1).

iv) Более подробные требования, которым должна отвечать ДС1, еще необходимо определить и описать, и они будут добавлены в будущем. С тем чтобы заложить прочные основы для определения этих требований вышеупомянутым компаниям/образованиям предстоит разработать соответствующие правила и представить доклады. Эти требования в отношении признания затем могут быть обсуждены и подтверждены **пользователями**. Они должны будут применяться в отношении других заинтересованных компаний.

c) **Применяются следующие "Правила":**

i) Пользователь настоящих Руководящих положений может выдвинуть кандидатуру только той ДС1, которая учреждена в его стране. Такая ДС1, соответствующая требованию настоящих Руководящих положений, получает "информацию о перевозке eDG" от выдвинувшего ее пользователя. Все аттестованные образования ДС1 должны в полном объеме поддерживать основанную на XSD схему файла "Информация о перевозке eDG" для целей обмена данными.

ii) ДС1 должны принимать заявки от других ДС1.

iii) ДС1 должны признавать все зарегистрированные ДС2.

iv) ДС1 должны принимать заявки на регистрацию органов, перечисленных в подпункте d).

- v) ДС1 должны принимать заявки от зарегистрированных у них компетентных органов.
  - vi) После включения новых ДС1 в доверенный список они должны зарегистрироваться во всех существующих ДС1 с предоставлением всех обязательных контактных данных.
  - vii) ДС1 вправе по своему усмотрению определять ценовую политику, придерживаясь при этом недискриминационного подхода.
- d) **Национальная процедура для определения органов, имеющих право направлять запросы:**
- i) Каждый **пользователь** готовит свой собственный перечень органов власти (например, правоохранительные органы, аварийно-спасательные службы), которые имеют право направлять запросы в адрес ДС1. **Пользователь** должен также обеспечить включение в него соответствующего сертификата органов власти, как это предусмотрено в пункте 2 b). Только те органы власти, которые перечислены в этом списке, имеют право регистрироваться при ДС1.
  - ii) **Пользователь** отвечает за обновление и ведение этого списка.

## 2. Требования к ДС1 в отношении их функционирования

- a) **Услуги ДС1**
- i) Услуги ДС1 и ДС2 изложены с использованием WSDL. Как правило, доступные извне услуги описаны с указанием их параметров и вводимых значений.
  - ii) Услуга ДС1 "getDGTDocument" позволяет получить конкретный документ о перевозке у конкретного ДС2. Параметры для определения ДС2 и конкретного транспортного документа приводятся в пункте 3 а). Эта услуга доступна только для аварийно-спасательных служб и правоохранительных органов (см. пункт 1 d)). Орган власти запрашивает информацию от ДС1 только по транспортным средствам, находящимся на его территории. Причина обращения должна быть указана с использованием установленного перечня (например, аварийно-спасательные службы, правоохранительные органы).
  - iii) Для выполнения требований пункта 5.4.4.1 каждый доступ должен регистрироваться в течение не менее трех месяцев.
  - iv) ДС1 должна гарантировать функции своих услуг от начала и до конца перевозки, как это изложено в пункте 3 а), с тем чтобы набор данных ДС2 о каждой перевозке мог быть передан по запросу правоохранительным органам или аварийно-спасательным службам.
- b) **Сертификаты**
- i) ДС1 должны использовать протокол HTTPS. ДС1 должны иметь статический адрес сетевого протокола IP и сертификат X509 V3, которые будут включены в доверенный список. Аутентификация осуществляется путем проверки подлинности как IP-адреса, так и сертификата. Защита данных обеспечивается с помощью криптографического протокола TLS. Сертификаты выдаются в соответствии с национальными правилами пользователей. Обмен сертификатами должен осуществляться непосредственно по защищенным каналам.
- c) **Процедуры регистрации органов власти и ДС2 при ДС1:**
- i) Для обеспечения машинного взаимодействия ДС1 определяет процедуру регистрации, которая может осуществляться вручную или автоматически.

В том случае, если процедура осуществляется автоматически, она должна основываться на методе, включенном в описание упомянутой в пункте 1) с) i) веб-услуги. В частности:

- Кандидатуры ДС2 будут использовать команду «sendTP2RegistrationRequest» и следующий минимальный набор данных:
  - URL: точка входа ДС2 для ДС1;
  - сертификат открытого ключа ДС2;
  - наименование и адрес ДС2 (улица, почтовый индекс, город);
  - контактное лицо, почтовый адрес и номер телефона ответственного лица.
- В случае государственных органов используется команда «sendPublicServiceRegistrationRequest» и следующий минимальный набор данных:
  - открытый ключ сертификата государственных органов;
  - наименование и адрес государственного органа (улица, почтовый индекс, город);
  - контактное лицо, почтовый адрес и номер телефона ответственного лица;
  - тип субъекта: компетентный орган (например, аварийно-спасательные службы, правоохранительные органы).

ii) Процедура регистрации для ДС2 должна быть определена ДС1.

iii) В том случае, если образование, обращающееся с просьбой о регистрации, представляет собой орган власти, его наименование и сертификат должны быть в перечне, приводимом в пункте 1 d), при этом подтверждение может производиться автоматически или вручную.

В том случае, если образование, обращающееся с просьбой о регистрации, представляет собой ДС2, возможны два варианта:

- Официальный представитель ДС2 направляет несущее цифровую подпись заявление с указанием открытого ключа, которое подтверждается офлайн, или
- если ДС1 доверяет подписавшему сертификат лицу, на основе национального законодательства, публичных реестров или конкретных соглашений, то в этом случае подтверждение производится автоматически.

### **3. Создание и наличие наборов данных для использования ДС2, ДС1 и органами власти/аварийно-спасательными службами**

a) ДС1 должен быть препровожден следующий набор данных:

- i) ДОПОГ: код страны (согласно Венской конвенции) и регистрационный номер транспортного средства-тягача и прицепа(ов);  
ВОПОГ: номер ЕИН;  
МПОГ: номер вагона МСЖД;
- ii) код ВИС для контейнеров (если имеется или предусмотрен);
- iii) статус: начало/окончание перевозки



- b) Операция между ДС2 и образованием ДС1:
  - i) по каждой перевозке ДС2 должен взаимодействовать лишь с одной ДС1.
- c) Информация в транспортном документе, переданная ДС2 в адрес ДС1, должна быть заверена цифровой подписью.

#### 4. Применяемые на переходном этапе требования

Если аварийно-спасательные службы и соответствующие органы власти не подключены к системе ДС1/ДС2, то на борту должна находиться дополнительная информация.

Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и выходных данных на борту транспортных средств/поездов/судов внутреннего плавания

- a) Средства хранения данных, используемые на терминалах бортовых данных, должны быть пригодны для постоянного хранения всей соответствующей информации об опасных грузах в соответствии с разделом 5.4.1 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ в ходе перевозки. С этой целью для всех терминалов данных (например, планшеты, сканеры, смартфоны, бортовые устройства) должны использоваться стабильные носители информации (в настоящее время EEPROM или флэш-память). Средства хранения данных, установленные на терминалах данных, обеспечиваются защитой от обычных нагрузок во время перевозки.
- b) В случае перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом необходимо будет использовать переносной терминал данных, а в случае перевозки по внутренним водным путям – переносной или стационарно установленный на борту терминал данных. В тех случаях, когда перевозятся только от одного до трех различных наименований опасных грузов (номера ООН) в цистернах или навалом/насыпью в транспортных средствах, на которые распространяются требования в отношении маркировки в соответствии с пунктом 5.3.2.1.2 или пунктом 5.3.2.1.4 ДОПОГ, разрешается использовать стационарно установленный терминал данных также и для автомобильных перевозок.

Терминал данных должен быть сконструирован таким образом, чтобы избежать потери данных в случае перебоев с энергоснабжением. Накопители энергии должны обеспечивать энергией соответствующие устройства на протяжении всей перевозки или же подзаряжаться в ходе перевозки с помощью оборудования, находящегося на транспортном средстве.

- c) Данные должны отображаться на экране, эквивалентном бумажному документу с точки зрения величины и удобочитаемости знаков (визуальное представление без требований к форматированию (например, формат PDF), размером не менее 10 дюймов или же в оптимизированном и структурированном виде, позволяющем демонстрировать на соответствующем экране (минимум 3,5 дюйма) все необходимые данные о веществе, указываемые для позиции опасного груза) при различных условиях освещения. Читающее устройство должно быть простым и интуитивным и давать инспекторам/представителям аварийно-спасательных служб неограниченный доступ к любой соответствующей информации об опасном грузе.
- d) Водители транспортных средств/машинисты/капитаны судов должны уметь пользоваться терминалом данных и оказывать необходимую помощь правоохранительным органам или аварийно-спасательным службам. Так, по их просьбе они должны ознакомить проводящих осмотр сотрудников с тем, как пользоваться таким терминалом данных, или сопровождать их во время осмотра, имея при себе такой терминал.

Данное положение относится и к чрезвычайным ситуациям, при условии, что они в состоянии сделать это.

- e) В случае отсутствия мобильной связи следует признать возможность задержки в синхронизации бортовых данных и набора данных в ДС2.

## **5. Применяемые на переходном этапе требования, касающиеся автомобильного транспорта**

В кабине водителя должны быть размещены инструкции о том, как получить доступ к электронным данным об опасных грузах, на случай утраты водителем способности действовать.

- На переднюю и заднюю части транспортного средства должна быть нанесена маркировка, указывающая на использование транспортной электронной документации. Если по причине структурных или других явных причин такой знак невозможно установить на задней части транспортного средства, он может быть помещен на обе двери кабины водителя. В зависимости от вида использования транспортного средства этот знак может быть съемным (могут использоваться складные или магнитные маркировочные знаки) или постоянно прикрепленным (фиксированным). Этот знак представляет собой изображение (пиктограмму, прилагаемую к настоящим Руководящим положениям).

## **6. Применяемые на переходном этапе требования, касающиеся железнодорожного транспорта**

Перевозчик сообщает управляющему инфраструктурой о том, что он использует электронный транспортный документ. Перевозчик предоставляет данные, требуемые в соответствии с разделом 5.4.1, согласно пункту 1.4.3.6 b) МПОГ.

## Приложение В

Перечень Договаривающихся сторон, использующих настоящие Руководящие положения (по состоянию на 14 ноября 2018 года):

Франция

Германия

Италия

**[КОММЕНТАРИЙ: это приложение может быть исключено при наличии возможности публиковать информацию на веб-сайтах ЕЭК ООН и ОТИФ]**

## Приложение С

Диаграмма со структурой Руководящих положений, касающихся применения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ, будет подготовлена на более позднем этапе.

## Приложение Д

Пиктограмма "е" для использования электронного транспортного документа для опасных грузов (е DGTD).



».