

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

107-я сессия

7 ноября 2019 года

Женева, 11–15 ноября 2019 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Работа Совместного совещания МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ

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

#### Введение

1. В пункте 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ разрешается электронный обмен данными для выполнения требований главы 5.4 в отношении документации при условии, что процедуры, используемые для сбора, хранения и обработки электронных данных, по крайней мере в той же степени, что и документация, выполненная на бумаге, удовлетворяют юридическим требованиям в отношении доказательной ценности и наличия данных в ходе перевозки.
2. Однако дополнительного определения степени этого соответствия в МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ не указывается. Для достижения цели обеспечения наличия данных, безопасности и доказательной ценности необходимо внедрить веб-сервисы, интерфейсы и коммуникационную архитектуру, поддерживающие обмен данными.
3. Настоящие Руководящие положения основаны на результатах деятельности рабочей группы по телематике, утвержденных Совместным совещанием, однако не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ и/или ВОПОГ и/или Договаривающиеся государства МПОГ начали осуществлять настоящие Руководящие положения. Договаривающиеся стороны ДОПОГ и/или ВОПОГ и/или Договаривающиеся государства МПОГ, желающие использовать настоящие Руководящие положения, могут делать это на добровольной основе. Однако, взяв на себя обязательство использовать их, Договаривающаяся сторона/Договаривающееся государство должны быть последовательными и использовать их в полном объеме.

#### Раздел 1 – Сфера применения и определения

4. Положения пункта 5.4.0.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ считаются выполненными в случае соблюдения условий, изложенных в приложениях. 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.
5. Договаривающиеся стороны ДОПОГ и/или ВОПОГ и/или Договаривающиеся государства МПОГ, использующие настоящие Руководящие положения, далее именуются «участниками».
6. Участники принимают решение о том, что они будут применять модель и системную архитектуру, изложенные в приложении А и в технической документации.
7. Необходимо принимать во внимание следующее:
  - а) 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, полученными от ДС2, с органами власти и аварийно-спасательными службами;
- d) кроме того, по запросу ДС1 передает данные, полученные от 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).

## **Раздел 2 – Обязанности участников**

- 8. Участник уведомляет секретариат ЕЭК ООН/ОТИФ о том, что он использует настоящие Руководящие положения. Он также уведомляет ДС1 (если таковые имеются), назначенные в соответствии с приложением А.
- 9. Участники принимают электронную информацию о перевозке в соответствии с настоящими Руководящими положениями и приложением А к ним.

## **Раздел 3 – Публикация Руководящих положений и списка участников**

- 10. ЕЭК ООН и ОТИФ опубликуют список участников и ДС1, уведомленных участниками.
- 11. Руководящие положения будут размещены на веб-сайтах ЕЭК ООН и ОТИФ, равно как и справочные файлы UML, XSD и WSDL под названием «Информация о перевозке eDG».

## **Раздел 4 – Безопасность данных и техническое обслуживание**

- 12. ДС1 должны принимать соответствующие технические и организационные меры для обеспечения безопасности данных. Они не должны использовать конфиденциальные данные в иных целях (например, неправомерное использование путем глубинного анализа данных), кроме описанных в настоящих Руководящих положениях.
- 13. ДС1 несут ответственность за повседневное обслуживание и ведение системы и сотрудничают в рамках технической рабочей группы, которая будет оказывать им поддержку в этой работе. Обслуживание включает также технические обновления, связанные с поправками к МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.
- 14. В случае серьезных проблем в плане коммуникации любые технические изменения «Информации о перевозке eDG» (ограниченные справочными файлами UML, XSD, WSDL), которые необходимы для функционирования системы и согласованы технической рабочей группой, принимаются немедленно.
- 15. Техническая рабочая группа должна информировать все ДС1 об обновлении «Информации о перевозке eDG» и дате подачи заявки и представлять их в секретариат ЕЭК ООН/ОТИФ для публикации на веб-сайтах ЕЭК ООН и ОТИФ.

## Раздел 5 – Принципы, касающиеся внесения поправок в Руководящие положения

16. Поправки к Руководящим положениям принимаются участниками либо в рамках письменной процедуры на основе консенсуса, либо на совещании в соответствии с правилами, которые определяются этим совещанием. Поправки могут также предлагаться другими Договаривающимися сторонами/Договаривающимися государствами.

17. Поправки к системной архитектуре могут предлагаться только технической рабочей группой и должны утверждаться Совместным совещанием.

### Приложение А

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

а) ДС1 может управляться государственным или частным оператором. Оператор ДС1 не должен участвовать (в частности, в качестве грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя, компании, занимающейся погрузкой, упаковкой, наполнением, оператора контейнера-цистерны/переносной цистерны или разгрузчика) в перевозке опасных грузов. 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 каждом участнике может существовать одна или более ДС1. Участник не обязан создавать ДС1, поскольку он может принять решение использовать функции/услуги, предоставляемые иностранной (иностранными) ДС1. Принимаются также ДС1 без зарегистрированных ДС2.

б) Аттестованные образования ДС1 («сертификация ДС1»):

i) Австрия, Франция, Германия и Италия 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).

Участники 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 в ОТИФ для железнодорожного транспорта; ЕЭК ООН/ОТИФ следует также вести этот список и публиковать выдержки из него в объеме, необходимом для системы. Следовательно, эти учреждения берут на себя функции управляющего доверенного списка.

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

iv) Более подробные требования, например, в отношении согласованного сертификата и политики безопасности, которые должны применять ДС1, будут уточнены 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 участниками. Они должны будут применяться в отношении заинтересованных компаний.

- c) Применяются следующие «Правила»:
- i) Участник может выдвинуть кандидатуру только той ДС1, которая учреждена в его стране. Все аттестованные образования ДС1 должны поддерживать все спецификации обмена данными «Информации о перевозке eDG».
  - ii) ДС1 должны принимать заявки от других ДС1.
  - iii) ДС1 должны принимать все заявки о регистрации ДС2, если они соответствуют Руководящим положениям и договорным обязательствам ДС1.
  - iv) ДС1 может взимать плату за услуги, которые она предоставляет ДС2. ДС1 вправе по своему усмотрению определять ценовую политику, придерживаясь при этом недискриминационного подхода.
  - v) ДС1 должны принимать заявки на регистрацию органов власти, перечисленных в перечне, предусмотренном в подпункте d).
  - vi) ДС1 должны принимать заявки от зарегистрированных у них компетентных органов.
  - vii) После включения новых ДС1 в доверенный список они должны зарегистрироваться во всех существующих ДС1 с предоставлением всех обязательных контактных данных.
- d) Национальная процедура для определения органов власти, имеющих право направлять запросы:
- i) Каждый участник готовит свой собственный перечень органов власти (например, правоохранительные органы, аварийно-спасательные службы), которые имеют право направлять запросы в адрес ДС1. Участник 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 перечне, имеют право регистрироваться при ДС1.
  - ii) Участник отвечает за обновление и ведение этого перечня.

## 2. Требования к ДС1 в отношении их функционирования

- a) Услуги ДС1
- i) Услуги ДС1 и ДС2 описаны с использованием WSDL. Доступные извне услуги, как правило, описаны с указанием их параметров и вводимых значений.
  - ii) Услуга ДС1 «getDGTDocument» позволяет получить конкретный транспортный документ у конкретной 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 на период не менее трех месяцев.

iv) ДС1 должна хранить данные о начале и окончании 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 страны участника. Обмен сертификатами должен осуществляться непосредственно по защищенным каналам.

c) Регистрация органов власти и ДС2 при ДС1

i) Для обеспечения машинной коммуникации 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) c) i) веб-услуги. В частности:

- кандидатуры ДС2 обязаны использовать команду «sendTP2RegistrationRequest» и следующий минимальный набор данных:
  - URL: точка входа ДС2 для ДС1;
  - открытый ключ сертификата ДС2;
  - наименование и адрес ДС2 (улица, почтовый индекс, населенный пункт);
  - контактное лицо, почтовый адрес и номер телефона ответственного лица;
- государственные органы обязаны использовать команду «sendPublicServiceRegistrationRequest» и следующий минимальный набор данных:
  - открытый ключ сертификата государственных органов;
  - наименование и адрес государственного органа (улица, почтовый индекс, населенный пункт);
  - контактное лицо, почтовый адрес и номер телефона ответственного лица;
  - тип субъекта: компетентный орган (например, аварийно-спасательные службы, правоохранительные органы и т. д.).

ii) ДС1 обязана указать процедуру регистрации для ДС2.

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 образованием, обращающимся с просьбой о регистрации, является ДС2, возможны два варианта:

- официальный представитель ДС2 направляет несущее цифровую подпись заявление с указанием открытого ключа, которое подтверждается офлайн, или

- если ДСІ 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, касающийся каждой перевозки:
- i) ДОПОГ: код(ы) страны (согласно Венской конвенции) и регистрационный(ые) номер(а) и идентификационный(ые) номер(а) транспортного средства-тягача и прицепа(ов);
  - ВОПОГ: номер ЕИН;
  - МПОГ: индивидуальный номер транспортного средства<sup>1</sup>;
  - 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 должна взаимодействовать лишь с одной ДС1.
- c) Информация в транспортном документе, переданная ДС2 в адрес ДС1, должна быть заверена цифровой подписью.

### 4. Требования, применяемые на переходном этапе

До тех пор, пока имеются аварийно-спасательные службы и соответствующие органы власти, которые не подключены к системе ДС1/ДС2, необходима также бортовая информация.

Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и вывода 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 МПОГ/ДОПОГ/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 нагрузок, обычно возникающих 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 (номеров 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

<sup>1</sup> Индивидуальный номер транспортного средства в соответствии с Едиными техническими предписаниями, применимыми к номерам транспортных средств и связанной алфавитной маркировке кузова: Маркировка железнодорожных транспортных средств (Маркировка ЕТП 2015 года) Единых правовых норм АПТУ (Приложение F к КОТИФ 1999 года) (см. [www.otif.org](http://www.otif.org)), и Европейский номер транспортного средства в соответствии с решением 2007/756/ЕС Комиссии, утверждающим общие требования к национальному реестру транспортных средств, предусмотренному в пунктах 4 и 5 статьи 14 директив 96/48/ЕС и 2001/16/ЕС, а также согласно подразделу 4.2.2.3 и Приложению P Резолюции Европейской Комиссии 2011/314/EU от 12 мая 2011 года касательно технической спецификации для интероперабельности к части «Эксплуатация транспорта и управление транспортом» на единой трансъевропейской сети железнодорожных дорог.

пунктом 5.3.2.1.4 ДОПОГ, для автомобильной перевозки разрешается использовать также стационарно установленный терминал данных.

Терминал данных должен быть сконструирован таким образом, чтобы избежать потери данных в случае перебоев с энергоснабжением. Устройства аккумулярования электроэнергии должны обеспечивать энергоснабжение на протяжении всей перевозки или же подзаряжаться в ходе перевозки с помощью бортового оборудования.

с) 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 для соответствующего опасного груза) при различных условиях освещения. Читающее устройство должно быть простым и интуитивным и обеспечивать 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. Например, они должны по требованию ознакомить проводящих осмотр сотрудников с тем, как пользоваться таким терминалом данных, или сопровождать их во время осмотра, имея при себе такой терминал. Это относится и к чрезвычайным ситуациям, когда это возможно.

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

## **5. Переходные требования, касающиеся автомобильного транспорта**

В кабине водителя должны иметься инструкции о том, как получить доступ к электронным данным об опасных грузах в случае утраты водителем способности выполнять свои обязанности.

С передней и задней сторон на транспортное средство должен быть размещен маркировочный знак, указывающий на использование электронного транспортного документа. Если в силу конструкции или по иным очевидным причинам такой маркировочный знак невозможно разместить на задней стороне транспортного средства, он может быть прикреплен к обеим дверям кабины водителя. В зависимости от вида использования транспортного средства этот маркировочный знак может быть съемным (могут использоваться складные или магнитные маркировочные знаки) или постоянно прикрепленным (стационарным). Данный знак представляет собой изображение (пиктограмму в соответствии с приложением В к настоящему Руководящим положениям).



## Приложение В

Пиктограмма «e», указывающая на использование электронного транспортного документа на опасные грузы (e DGTD).

