



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

Женева, 17–21 сентября 2018 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

Доклады неофициальных рабочих групп

Неофициальная рабочая группа по телематике: совещание в Лондоне (4 и 5 июня 2018 года)

**Передано правительством Франции от имени неофициальной
рабочей группы* ****

Резюме

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

Введение

1. Как отмечалось в пунктах 62–66 доклада последней сессии Совместного совещания (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150), рабочая группа провела совещание 4 и 5 июня 2018 года в Лондоне.
2. Рабочая группа подготовила проект меморандума о взаимопонимании для содействия началу процесса использования архитектуры, ранее утвержденной для обмена электронными документами между перевозчиками и соответствующими органами.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 9 (9.2)).

** Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2018/25.



3. Рабочая группа согласилась с тем, что проект меморандума, который воспроизводится в добавлении к настоящему документу, будет служить докладом о работе ее сессии. Он представляется на рассмотрение Совместного совещания для информирования о ходе работы.
4. Рабочая группа решила вновь собраться 12–14 ноября 2018 года в Вене в целях завершения работы.

Добавление

Меморандум о взаимопонимании относительно применения пункта 5.4.0.2 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ

Введение

1. Цель настоящего меморандума о взаимопонимании (МОВ) 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 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ.
2. Подписавшие этот меморандум стороны принимают решение о том, что они будут использовать изложенные здесь модель и системную архитектуру (приложение и техническая документация).
3. Признается, что внедрение этой согласованной системы в каждой подписавшей стороне будет осуществляться разными темпами, при этом некоторые подписавшие стороны уже находятся на продвинутых стадиях ее разработки и применения на национальном уровне.
4. Таким образом, существуют две категории стран-участниц настоящего МОВ; первая категория включает государства, которые работают над внедрением этой системы, а вторая – государства, использующие эту систему в полном объеме.

Страна	Категория	Дата подписания
Страна 1	1 или 2	
Страна 2	1 или 2	«Дата подписания категории 1» «Дата подписания категории 2»

5. Необходимо принимать во внимание следующее:
 - a) **Архитектура системы**, изложенная в приложении, основана на концепции двух видов систем оказания услуг, 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 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ. ДС2 может управляться перевозчиком или третьей стороной – поставщиком услуг перевозчику.
 - c) ДС1 предоставляет услуги для обмена этими данными ДС2 с органами власти и аварийно-спасательными службами по их просьбе.
 - d) Кроме того, ДС1 предоставляет данные ДС2 другим ДС1 по их просьбе.
 - e) «Информация о перевозке eDG» – это акроним со ссылкой на технические элементы, которые представляют собой описание формата обмена на основе модели UML, схемы XSD, веб-услуг WSDL.

Раздел 1

Область применения

6. Положения пункта 5.4.0.2 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ считаются выполненными в подписавших Странах в соответствии с условиями, изложенными в приложении. Для целей настоящего МОВ электронный транспортный документ представляет собой электронную документацию с изложением информации, указываемой в транспортном документе в соответствии с разделом 5.4.1 ДОПОГ/МПОГ/ВОПОГ.

Раздел 2

Принципы внесения изменений в Меморандум

Общие положения

7. В МОВ изменения могут вноситься на ежегодной конференции или, напротив, 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 (ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ).
9. За конференцию или письменную процедуру должна отвечать одна из подписавших сторон, как правило, в следующем порядке: Франция, Германия, Италия, Австрия, Бельгия, Соединенное Королевство. Председатель принимающей стороны отвечает за организацию у себя этого совещания и обеспечивает справочную документацию.
10. Каждая из подписавших сторон может предлагать поправки к МОВ. Поправки могут также предлагаться международными или европейскими организациями, которые были приняты подписавшими сторонами. Подписавшие стороны должны согласовать поправки на основе консенсуса.
11. После принятия новых поправок пересмотренный МОВ должен быть вновь издан и распространен принимающей стороной. Измененные части текста должны быть обозначены на полях.
12. Пересмотренный МОВ вступает в силу через шесть месяцев после того, как будет составлен новый текст, если не будет принято иное решение.
13. Распространение и коммуникация 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. Принимающей стороне следует распространить эти предложения среди всех подписавшихся сторон и международных или европейских организаций по крайней мере за месяц до начала конференции. Всем подписавшим сторонам и организациям предоставляется возможность ответить на представленные документы в течение двух недель после их распространения.
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. ДС1 несут ответственность за повседневное обслуживание и ведение системы и могут создать техническую рабочую группу для оказания им поддержки в этой работе.

Письменная процедура

16. Письменная процедура может использоваться в качестве альтернативы проведению конференции при условии, что это будет предложено подписавшей стороной, принимающей следующую конференцию. В этом случае назначенная подписавшая сторона будет осуществлять письменную процедуру.
17. Письменная процедура может быть также инициирована, если об этом просят по меньшей мере три подписавшие стороны. В этом случае участвующая страна, которая проводила последнюю конференцию, будет осуществлять письменную процедуру.

18. Принимающая сторона распространяет предложения для участвующих стран и указывает сроки представления письменных замечаний. Все страны-участницы должны откликнуться на предложения в течение шести недель. Если в первоначальное предложение вносятся поправки на основе замечаний стран-участниц, то пересмотренное предложение должно быть вновь распространено среди таких стран. С момента распространения пересмотренного предложения страны-участницы в течение четырех недель заявляют о своем согласии с поправками к тексту МОВ.

19. Поправки будут приняты при поддержке всех стран-участниц. Принимающая сторона уведомляет о принятии поправок и вновь выпускает и распространяет пересмотренный МОВ в соответствии с пунктом 11 настоящего раздела.

20. В этом случае все страны-участницы подписывают пересмотренный МОВ и передают его в печатном виде принимающей стороне. Подписанные экземпляры в печатном виде хранятся у председателя принимающей стороны. Председатель принимающей стороны обеспечивает онлайн-размещение обновленных справочных файлов UML, XSD и WSDL под названием «Информация о перевозке eDG».

21. Технические изменения, ограниченные справочными файлами UML, XSD, WSDL, которые были согласованы ДС1 и техническим комитетом, упомянутым в пункте 9, принимаются немедленно и доводятся до сведения председателя принимающей стороны.

22. Подтверждение предложения согласно приложению (I b iv)) и предложение относительно обслуживания, согласно пункту 15, может быть дано в рамках ежегодной конференции или письменной процедуры. В качестве альтернативы предлагаемые изменения принимаются в том случае, если страны-участницы не высказывают возражений в течение двух недель после получения уведомления.

Приложение

1. Принципы коммуникации между различными ДС1 и ДС2 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. Государство не обязано создавать ДС1, поскольку оно может принять решение использовать функции/услуги, предоставляемые иностранным(и) ДС1. Принимаются также ДС1 без зарегистрированного ДС2.
- b) Квалифицированные образования ДС1 («сертификация ДС1»):
- i) Франция, Италия и Германия уже определили первоначальный набор ДС1 (в настоящее время это GBK в качестве будущей ДС1 в Германии, NeoGLS и Novacom Services в качестве будущих ДС1 во Франции, Министерство транспорта Италии и UIRNet в качестве будущих ДС1 в Италии).
- Подписавшие стороны могут выдвигать дополнительные ДС1.
- ii) В отношении будущих операций этот список квалифицированных образований ДС1 (доверенный список ДС1), включая всю соответствующую информацию для идентификации, должен быть сдан на хранение ЕЭК ООН для автомобильного транспорта и внутреннего судоходства и, возможно, 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 ответственность функции управляющего доверенного списка.
- iii) Управляющие доверенного списка направляют информацию, в том числе обновленную, о доверенном списке ДС1 всем квалифицированным ДС1 (т.е. последние будут осведомлены о других квалифицированных 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 подписавшим сторонами и должны будут применяться в отношении других заинтересованных компаний.
- c) Для начала были определены следующие «Правила процедуры»:
- i) Подписавшая настоящий МОВ сторона может выдвинуть кандидатуру только той ДС1, которая учреждена в ее стране. Эта ДС1, соответствующая требованию настоящего МОВ, должна получить информацию о перевозке eDG от выдвинувшей ее подписавшей страны. Все квалифицированные образования ДС1 должны поддерживать всю схему XSD информации о перевозке eDG для целей обмена данными.
- ii) ДС1 должны принимать заявки от других ДС1.
- iii) ДС1 должны признавать все регистрации ДС2.
- iv) ДС1 должны принимать заявки от зарегистрированных компетентных органов.

- v) После включения новых ДС1 в доверенный список они должны зарегистрироваться во всех существующих ДС1 с предоставлением всех обязательных контактных данных.
- vi) ДС1 вправе по своему усмотрению определять свою ценовую политику, но при этом она обязана использовать недискриминационный подход.

2. Требования к ДС1 в отношении их функционирования

- a) Национальная процедура определения органов, имеющих право представлять запросы:
 - i) Каждая подписавшая сторона готовит свой собственный перечень органов власти (например, правоохранительные органы, аварийно-спасательные службы), которые имеют право направить запрос ДС1. Подписавшая сторона должна также обеспечить включение соответствующего сертификата органов власти, как это предусмотрено в пункте 4 с). Только те органы власти, которые перечислены в этом списке, имеют право регистрироваться при ДС1.
 - ii) Подписавшая сторона отвечает за обновление и ведение этого списка.
- b) Услуги ДС1
 - i) Услуги ДС1 и ДС2 изложены с использованием языка описания веб-услуг (WSDL). Главным образом, 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 2 а) i)). Орган власти запрашивает информацию от ДС1 только по транспортным средствам, находящимся на его территории. Причина обращения должна определяться путем выбора из конкретного перечня (аварийно-спасательные службы, правоохранительные органы, таможенные службы, руководители объектов инфраструктуры ...).
 - iii) Для выполнения требований пункта 5.4.1.1 каждый доступ должен регистрироваться в течение как минимум трех месяцев.
 - iv) ДС1 фиксирует перевозку от начала до конца, как это изложено в пункте 5 а).
- c) Сертификаты
 - i) ДС1 используют протокол HTTPS. ДС1 должны иметь X509 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 свидетельства. Защита данных обеспечивается с помощью криптографического протокола TLS. Сертификаты выдаются в соответствии с национальными правилами подписавших сторон. Обмен сертификатами должен осуществляться непосредственно по защищенным каналам.
- d) Регистрация в образовании ДС1 (органы власти, ДС2)
 - i) Для обеспечения коммуникации между машинами ДС1 определяет процедуру регистрации, которая может быть ручной или автоматической.

Автоматическая процедура строится на основе метода, включенного 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;
 - название компании ДС2;
 - 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;
 - адрес государственного органа (улица, почтовый индекс, город);
 - название государственного органа;
 - контактное лицо, почтовый адрес и номер телефона ответственного лица;
 - тип субъекта: компетентный орган (включает также управляющего инфраструктурой), аварийно-спасательные службы, правоприменительные органы и органы безопасности.

ii) Процедура регистрации для ДС2 определяется ДС1.

iii) В том случае, если образование, обращающееся с просьбой о регистрации, представляет собой орган власти (т. е. оно является ДС1), его наименование и сертификат должны быть в списке раздела 4 а) i), а проверка может производиться автоматически или вручную.

В том случае, если образование, обращающееся с просьбой о регистрации, представляет собой ДС2, можно использовать два метода:

- ДС2 отдельно направит несущее цифровую подпись заявление официального представителя образования, в котором указан открытый ключ, а затем проверка будет осуществлена вручную в автономном режиме; или
- ДС1 доверяет подписавшему сертификат лицу, на основе национальных законов, публичных реестров или конкретных соглашений, и в этом случае проверка производится в автоматическом режиме.

3. Создание и доступность наборов данных, которые должны использоваться между ДС2, ДС1 и органами власти/аварийно-спасательными службами

- а) Следующий набор данных должен быть препровожден ДС1 до начала перевозки:
- i) идентификационные номера транспортных средств (VIN), с указанием VIN грузовых автомобилей и прицепов;
 - ii) код ВИС для контейнеров (если имеется или предусмотрен);
 - iii) ДОПОГ: регистрационный номер транспортного средства-тягача и прицепа(ов);
ВОПОГ (при необходимости): номер ЕИН;
МПОГ (при необходимости): номер вагона МСЖД;

- iv) статус перевозки.
- b) Сделка между ДС2 и образованием ДС1:
 - i) по каждой перевозке ДС2 должен взаимодействовать лишь с одним ДС1.

4. Дополнительные потребности на переходном этапе

Если пожарные бригады и соответствующие органы власти не подключены к системе ДС1/ДС2, то на борту должна находиться дополнительная информация.

- a) Дополнительные требования, касающиеся хранения данных и выходных данных на борту транспортных средств/поездов/судов внутреннего плавания
 - i) 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 стабильные носители информации (в настоящее время EEPROM или флэш-память) должны использоваться для всех терминалов данных (например, планшеты, сканеры, смартфоны, бортовые устройства). Средства хранения данных, установленные на терминалах данных, нуждаются в защите от обычных нагрузок во время перевозки.
 - ii) 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 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 5.3.2.1.4 ДОПОГ, разрешается использовать стационарно установленный терминал данных также для автомобильных перевозок.

Терминал данных должен быть сконструирован таким образом, чтобы избежать потери данных в тех случаях, когда прерывается энергоснабжение. Накопители энергии должны обеспечивать энергией соответствующие устройства на протяжении всей перевозки или же подзаряжаться в ходе перевозки с помощью оборудования, находящегося на транспортном средстве.
 - iii) 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 по веществу, указываемые в позиции опасного груза) при различных условиях освещения. Читающее устройство должно быть простым и интуитивным и предоставлять инспекторам/аварийно-спасательным службам неограниченный доступ к любой соответствующей информации об опасном грузе.
 - iv) Как правило, ответственность за функционирование терминала данных возлагается на водителей транспортных средств/машинистов/капитанов судов. В соответствии со своей обязанностью по представлению информации они должны передавать органу, ответственному за мониторинг, вспомогательные средства, требуемые для проведения мониторинга и предоставления необходимой помощи. По запросу они должны инструктировать проводящих осмотр сотрудников по вопросам функционирования такого терминала данных или сопровождать их в

ходе осмотра и иметь при себе терминал данных при таком осмотре. Такое положение относится также к чрезвычайным ситуациям, в которых они способны провести осмотр. Водители транспортных средств/машинисты/капитаны судов должны быть проинструктированы перевозчиком по вопросам функционирования термина, при этом до их сведения должно быть доведено в подтвержденном виде, что они обязаны сотрудничать при проведении осмотров или в случае происшествий или чрезвычайных ситуаций. На случай чрезвычайной ситуации при перевозке автомобильным транспортом (отсутствие реакции со стороны водителя) в кабине водителя должна быть размещена легко идентифицируемая и понятная записка о том, как с терминала данных получить данные об опасных грузах, требуемые для аварийно-спасательных служб.

- v) Необходимо признать, что в случае отсутствия мобильной связи данные, которые должны храниться на борту, и идентичные наборы данных в ДС2 будут вновь доступны лишь после восстановления мобильной связи и возможности обмена ими.
- b) Маркировка транспортных средств для перевозки автомобильным транспортом при использовании электронного транспортного документа

На переднюю и заднюю части транспортного средства должна быть нанесена маркировка, указывающая на использование транспортной электронной документации. Если по причине структурных или других очевидных причин такой знак невозможно установить на задней части транспортного средства, он может находиться на обеих дверях 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).

Знак представляет собой изображение (пиктограмму) на ромбе оранжевого цвета.

5. Дополнительные особенности индивидуальных видов транспорта

- a) На железнодорожном транспорте административный контроль за опасными грузами регулярно проводится для грузов в поездах на запасных путях, в группах вагонов и отдельных вагонах. Поскольку персонал перевозчика отсутствует, нет и терминала данных. Кроме того, в таких случаях отсутствует маркировка на поездах и вагонах, которая бы позволила четко идентифицировать перевозчика/железнодорожное предприятие. В этих случаях соответствующая компания, занимающаяся железнодорожной инфраструктурой, по запросу уведомляет проверяющие органы о несущем ответственность железнодорожном предприятии.
- b) Железнодорожное предприятие должно представить подписавшей стороне основной номер телефона, передаваемый проверяющим органам, по которому такие органы могут в любой момент в ходе перевозки по номеру вагона запросить передачу данных транспортных документов в соответствии с разделом 5.4.1 МПОГ. Для передачи данных применяется пункт 2. По требованию железнодорожного предприятия сотрудники проверяющих органов, запрашивающие информацию, должны подтвердить свою личность. С этой целью должна применяться процедура проверки в соответствии с пояснениями в пункте 2 с), при этом инспекционные органы и железнодорожное предприятие должны осуществлять надлежащую координацию.
- c) Для обеспечения доступа аварийно-спасательных служб к таким данным транспортного документа в случае инцидента перевозчик/железнодорожное предприятие, помимо данных, необходимых в соответствии с пунктом 1.4.3.6 b) МПОГ, предоставляет номер телефона для компании железнодорожной

инфраструктуры, по которому контролирующие центры аварийно-спасательных служб могут в любой момент получить полные данные из транспортного документа. Разрешается также предоставлять аварийно-спасательным службам электронный доступ к данным железнодорожного предприятия в соответствии с разделом 5.4.1 МПОГ. Компания, занимающаяся железнодорожной инфраструктурой, должна обеспечить, чтобы аварийно-спасательные службы имели сведения о координационном центре для получения информации. (В случае «ДБ АГ» это обеспечивается посредством каналов отчетности, согласованных с федеральными землями в рамках чрезвычайного регулирования этой компании.)

6. Внутренний водный транспорт

- a) На борту судов внутреннего плавания транспортный документ можно, как правило, распечатать с использованием имеющихся принтеров. Таким образом, указанное решение можно использовать в случае соблюдения на судне внутреннего плавания общих требований, касающихся терминала данных и хранения данных. Если транспортный документ на борту невозможно распечатать, есть возможность также применить описанное выше решение, т. е. использовать судовой терминал и хранение данных ДС2. В этом случае аварийно-спасательные службы должны иметь возможность получить данные по названию судна, Европейскому идентификационному номеру (ENI) или месту аварии.
-