

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:
 - 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, 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.

с) 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 a). 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 a), 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.

с) 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) с) 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 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

- а) 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 средства¹;
 - ii) код ВИС для контейнеров (если имеется или предусмотрен);
 - iii) статус: начало/окончание перевозки.
- б) Операция между ДС2 и образованием ДС1:
- i) по каждой перевозке ДС2 должна взаимодействовать лишь с одной ДС1.
- в) 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:

а) 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.

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

¹ 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), 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.

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 «е», указывающая на использование электронного транспортного документа на опасные грузы


