

Distr.: Restricted
4 October 2010
Russian
Original: English
English and Russian only

Европейская Экономическая Комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13-15 октября 2010 года

Пункт 6 с) предварительной повестки дня

Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (Резолюция № 61)

Внедрение системы и испытательный проект европейской базы данных корпусов судов

Представлено Платформой для осуществления программы «НАЯДЫ» (ПЛАТИНА)

Записка секретариата

На её тридцать шестой сессии, Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) приняла во внимание текущую работу по созданию Европейской базы данных о корпусах судов для упрощения обмена данными по корпусам судов в рамках Директивы Европейского Союза (ЕС) 2006/87/ЕС. SC.3/WP.3 подчеркнула, что будущая база данных должны быть открыта для всех заинтересованных стран членов ЕЭК ООН, независимо от того, являются они государствами – членами ЕС или нет. (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункт 28).

На её тридцать седьмой сессии, SC.3/WP.3 обсудила испытательный проект Европейской базы данных о корпусах судов, осуществляемый Платформой для осуществления программы ЕС "НАЯДЫ"» (ПЛАТИНА) и поручила секретариату проконсультироваться с делегацией ЕС о их намерениях относительно будущего оператора базы данных. Далее, SC.3/WP.3 попросила секретариат определить, смогла бы ЕЭК ООН оказать техническую поддержку подобной базе данных. SC.3/WP.3 также пригласила страны члены предложить их услуги в этой сфере (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74, пункты 25-26).

Ниже приводится обновленная справочная информация по испытательному проекту Европейской базы данных о корпусах судов, предоставленная проектом

ПЛАТИНА. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, возможно, пожелает обсудить данные развитие событий и, в частности, участие в базе данных стран, которые не являются членами ЕС, и дать дальнейшие инструкции в том, что касается роли ЕЭК ООН в этой области.

Внедрение системы и испытательный проект европейской базы данных корпусов судов

A. Справочная информация

1. Существующий в области внутреннего водного судоходства опыт показывает, что изменение идентификаторов судов создает много проблем для статистического учета, поддержания электронных баз данных и возможности отслеживания истории судов. Таким образом, создание единого на протяжении всего срока эксплуатации судна идентификатора является необходимым, особенно, если принимается во внимание международный характер внутреннего судоходства.

2. Единый Европейский идентификационный номер судна (ЕИН) представляет собой комбинацию из восьми арабских букв и является единственным идентификатором для каждого судна. ЕИН присваивается один раз и не меняется в течение всего срока эксплуатации судна. Присвоение судну единого ЕИН является обязательным условием для нормального функционирования внутреннего водного транспорта.

3. В соответствии с Директивой 2006/87/ЕС о технических требованиях к судам внутреннего плавания, Правилами по осмотру судов на Рейне (RheinSchUO) и Резолюцией ЕЭК ООН No. 61 о рекомендациях, касающихся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, некоторые суда внутреннего плавания нуждаются в техническом осмотре для получения разрешения на плавание по европейским водным путям. Компетентные органы, занимающиеся сертификацией судов, выдают свидетельство Сообщества после проведения технического осмотра. Ряд данных из этого свидетельства, так называемый минимальный набор данных о судне, включает в себя Единый европейский идентификационный номер судна, название, длину и ширину судна, указание на то, является ли судно однокорпусным или с двойным корпусом и т.д.

4. В соответствии с Директивой 2008/87/ЕС, Правилами по осмотру судов на Рейне и Правилами Европейской Комиссии 164/2010 о технических требованиях к электронной отчетности судов внутреннего судоходства, компетентные органы, занимающиеся сертификацией судов, а также службы РИС, должны обмениваться информацией о минимальном наборе данных о корпусе судов. Органы, выдающие судовые свидетельства, нуждаются в этих данных во избежание ситуаций, когда одному судну может быть присвоено два европейских идентификационных номера, в то время как службам РИС такие данные необходимы для нескольких программных обеспечений РИС, таких как журналы использования шлюзов и сбор статистики по шлюзам.

5. Европейская база данных по корпусам судов облегчит такой обмен данным. В рамках финансируемого Европейской Комиссией проекта

ПЛАТИНА, внедрение системы и двухгодичная пробная эксплуатация Европейской базы данных по корпусам судов включает следующие этапы:

- Этап 1: Внедрение системы Европейской базы данных по корпусам судов;
- Этап 2: Экспериментальная эксплуатация Европейской базы данных по корпусам судов;
- Этап 3: Разработка юридического соглашения для обеспечения конфиденциальности и защиты данных;
- Этап 4: Подготовка рабочей концепции Европейской базы данных по корпусам судов.

В. (Системное) Внедрение Европейской базы данных по корпусам судов

6. На основании «Функциональных требований к Европейской базе данных по корпусам судов и ее обслуживанию», утвержденных Группой экспертов по электронной отчетности в июне 2008 года, компания «Виа-донау», ответственная за этот компонент программы ПЛАТИНА, осуществив процедуру государственной закупки, заказала внедрение системы и экспериментальную эксплуатацию базы данных ЕС по корпусам судов. Ввод в действие системы Европейской базы данных по корпусам судов был осуществлен 19.03.2010 г. Государственные закупки и внедрение системы проводились под руководством международного Руководящего комитета.

С. Экспериментальная эксплуатация Европейской базы данных по корпусам судов

7. Экспериментальная эксплуатация началась 20.03.2010 и будет закончена 30.05.2012. Основной задачей данного этапа является предоставление пробных услуг первым заинтересовавшимся пользователям и постепенное подключение дополнительных органов, осуществляющих сертификацию судов, и органов РИС. На момент составления данного документа (сентябрь 2010 года) власти перечисленных ниже государств подтвердили свое участие в экспериментальной эксплуатации:

- (a) Нидерланды;
- (b) Словакия;
- (c) Румыния;
- (d) Германия¹;
- (e) Франция;
- (f) Чешская Республика;
- (g) Болгария;
- (h) Бельгия;
- (i) Австрия.

¹ Германия будет иметь доступ к базе данных, однако не будет загружать в нее данные в связи с существующими правилами о защите данных.

Экспериментальная эксплуатация Европейской базы данных по корпусам судов будет проходить под руководством международного Руководящего комитета, который будет создан в четвертом квартале 2010 года.

D. Разработка юридического соглашения для обеспечения конфиденциальности и защиты данных

9. Законодательство о защите данных требует определения порядка использования данных в случае их передачи от одних компетентных органов другим. В рамках юридической целевой группы ИРИС Европа II был разработан следующий поэтапный подход:

- Этап 1: Обмен письмами;
- Этап 2: Заключение административного соглашения;
- Этап 3: Возможное дополнительное законодательство.

10. На первом этапе происходит обмен письмами между Виа-донау (в качестве оператора ЕБДКС) и компетентными властями, выдающими ЕИН, что позволяет приступить к обмену данными. Данные используются исключительно для выдачи ЕИН, что позволяет избежать присвоения двух ЕИН одному судну.

11. На этапе 2 происходит заключение административного соглашения об обмене данными в полном объеме (включая их использование речными информационными службами и службами надзора). Проект документа был подготовлен и представлен на обсуждение. Заинтересованные администрации направят свои заключительные комментарии до ноября 2010 года, после чего предполагается заключение административного соглашения.

12. На третьем этапе обсуждается и готовится возможное дополнительное законодательство.

E. Подготовка рабочей концепции на будущее

13. Для обеспечения эффективного перехода от экспериментальной стадии ПЛАТИНА к полноценному функционированию после ПЛАТИНА, Европейская Комиссия должна принять решение о дальнейшем операторе базы данных. ПЛАТИНА подготовит, в качестве технической составляющей политического решения, концепцию функционирования в будущем.

1. Задачи будущего оператора

14. Для проведения регулярных проверок задач и обязанностей будущего оператора признанная на международном уровне была использована концепция передового опыта по управлению информационными технологиями и процессами (Контроль за информационными и смежными технологиями (КОБИТ)). Ниже приведены задачи будущего оператора:

- Определение направлений стратегии (т.е. определение возможного порядка подсоединения других (в том числе не являющихся членами ЕС) государств, меры для распространения интерфейсов XML, другие возможные функции);
- Установление организационной структуры, включая комитеты и органы связи с пользователями ЕБДКС и системными поставщиками;

- Определение, установление приоритетов, уточнение, внедрение и тестирование требований о поправках к функционированию ЕБДКС и/или ее интерфейса с национальными органами;
- Заключение контрактов с субподрядчиками, в частности с системными поставщиками;
- Разработка плана функционирования ЕБДКС при чрезвычайных ситуациях и его регулярные проверки;
- Определение и поддержка плана безопасности ЕБДКС и предупреждение потенциальных и существующих аварийных ситуаций;
- Пересмотр данных для определения дополнительных механизмов, улучшающих качество данных, вспомогательных данных и испытания восстановления данных;
- Определение и контроль эксплуатационных характеристик и соответствующих уровней услуг;
- Дальнейшая разработка административного соглашения с целью присоединения к базе данных новых стран.

2. Стоимость будущей эксплуатации

Затраты на эксплуатацию Европейской базы данных по корпусам судов значительно разнятся, если совместные действия на техническом, функциональном и юридическом уровне могут проводиться в рамках схожих систем. Значительные совместные действия возможны, если власти или международная организация применяет систему схожей степени сложности и юридических параметров в круглосуточном порядке. Расчеты, проведенные на основании экспертных оценок, показывают, что приблизительно 50% затрат на эксплуатацию можно сэкономить благодаря совместному использованию ресурсов, которые необходимы для непрерывного круглосуточного функционирования.

3. Финансирование будущей эксплуатации

Соглашение о затратах на эксплуатацию Европейской базы данных о корпусах может основываться на нескольких критериях, включающих взносы, размер который будет соразмерен количеству судов. Привлечение международных организаций, возможно, будет содействовать упрощению переговоров.

Приложение

ПЛАТИНА

2 июня 2008 Европейская комиссия запустила Платформу для осуществления программы "НАЯДЫ"» (ПЛАТИНА). ПЛАТИНА является важным шагом в стратегии комиссии по содействию внутреннему судоходству в Европе, начало которой было положено опубликованием программы действий «НАЯДЫ» в 2006 году. ПЛАТИНА – это Координационная деятельность, финансируемая Европейским Союзом (DG TREN) в рамках Седьмой рамочной программы исследований, технических разработок и демонстрационной деятельности. Основным консорциум составляют Виа-донау (Австрия) в роли координатора, Voies Navigables France (Франция), Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (Германия), Promotie Binnenvaart Vlaanderen (Бельгия) и Rijkswaterstaat Centre for Transport and Navigation (Нидерланды). В целом, 22 организации из девяти Европейских стран участвуют, как партнеры по проектам ПЛАТИНА. Этот уникальная структура поможет проекту ПЛАТИНА дать необходимый импульс для осуществления избранной деятельности программы «НАЯДЫ».

Дальнейшая информация по ПЛАТИНЕ находится по адресу www.naiades.info.
