



---

## **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, 13–17 сентября 2010 года  
Пункт 6 предварительной повестки дня  
Доклады неофициальных рабочих групп

### **Доклад о работе шестой сессии неофициальной рабочей группы по телематике (Гамбург, 21-23 апреля 2010 года)**

#### **Передано секретариатом Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)<sup>1, 2</sup>**

1. По приглашению Германии шестая сессия неофициальной рабочей группы по телематике была проведена 21-23 апреля 2010 года в Гамбурге. Заседания проходили под председательством г-на Х. Райна (Германия).
2. В работе сессии приняли участие представители Австрии, Германии, Румынии и Франции, Европейского совета химической промышленности (ЕСФХП), Международной ассоциации пожарных и спасательных служб (КТИФ), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международного союза железных дорог (МСЖД) и Ассоциации европейской железнодорожной промышленности (ЮНИФЕ) (список участников см. в неофициальном документе INF.4).

---

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006-2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.7 с)).

<sup>2</sup> Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2010/42.

## **I. Представление проектов**

### **A. Исследовательский проект, осуществляемый в Германии**

3. Председатель пояснил, что Федеральное министерство транспорта, строительства и городского развития Германии (BMVBS) выразило намерение поручить компании "Albrecht Consult" осуществление исследовательского проекта, который, среди прочего, предусматривает транспонирование информации, собранной в таблице распределения обязанностей, на модель данных. В контексте этого проекта рабочая группа будет функционировать в качестве курирующего проект комитета и будет отвечать на любые вопросы, которые возникнут в ходе его реализации. На осуществление этого исследовательского проекта, которое начнется в июне 2010 года, отводится 18 месяцев. Все полученные результаты будут опубликованы на немецком и английском языках.

4. Д-р Кальтвассер ("Albrecht Consult") изложил суть проекта, который состоит из следующих рабочих пакетов и предусматривает привлечение субподрядчиков из других европейских государств:

- Управление проектом и общий подход
- Соответствующие стандарты
- Структуры сертификации
- Концепция безопасности ИТ
- Моделирование данных/процессов во взаимодействии с соответствующим проектом правительства Франции.

#### **1. Рабочий пакет "Соответствующие стандарты"**

5. В рамках данного рабочего пакета будут рассматриваться стандарты в области телематики на предмет подготовки возможных рекомендаций в отношении определения стандартов для интерфейсов и устройств, с тем чтобы обеспечить оперативную совместимость на постоянной основе. При этом необходимо контролировать проводимую параллельно работу над стандартами, которые могут касаться перевозки опасных грузов (например, "eCall" (автоматические экстренные звонки из транспортных средств)).

6. Представитель МСЖД отметил, что в дополнение к стандартам следует также принимать во внимание различные бюллетени МСЖД, прикладные телематические программы TSI и деятельность ОРТА (Открытого телематического альянса) – международной ассоциации для определения и разработки стандартизированных интерфейсов прикладных телематических программ. Он предложил предоставить уже разработанную модель данных проекта "eRailFreight" (электронная накладная, см. раздел А таблицы распределения обязанностей).

7. Председатель напомнил участникам совещания о систематическом рассмотрении вопросов, касающихся стандартов, в рамках Совместного совещания, что гарантирует информирование его участников о любой работе над стандартами в области применения телематики для целей перевозки опасных грузов, к которой собирается приступить ЕКС.

**2. Рабочий пакет "Структуры сертификации"**

8. Так как помимо определения стандартов для подтверждения соответствия продукции надлежащим стандартам необходимы структуры сертификации, данный рабочий пакет следует использовать для того, чтобы выяснить, действительно ли такие структуры уже существуют или находятся в стадии подготовки и необходимо ли что-либо позаимствовать из области перевозки опасных грузов.

**3. Рабочий пакет "Концепция безопасности ИТ"**

9. В рамках данного рабочего пакета следует установить, какой уровень безопасности необходим на соответствующем этапе, возможно ли использование, с точки зрения обеспечения безопасной связи, существующей инфраструктуры коммерческих провайдеров для получения сертификатов (например, VerigSign) или же компетентные органы должны выдавать собственные сертификаты.

10. Представитель МСЖД считает, что с точки зрения принятия прикладных телематических программ особое внимание следует уделять правам доступа к данным.

**4. Рабочий пакет "Моделирование данных/процессов"**

11. Моделирование данных/процессов, которое будет осуществляться на основе содержащихся в таблице сведений, будет проводиться во взаимодействии с исследовательским проектом, осуществляемом Францией, на основе подходов, используемых в рамках проекта "DATEX" Европейской комиссии. В этом году на реализацию данного исследовательского проекта были выделены ограниченные ресурсы, однако его финансирование в следующем году может быть расширено.

**В. Прикладные программы, разрабатываемые Европейским космическим агентством (ЕКА)**

12. Д-р Густафссон (ЕКА) выступил с сообщением о прикладных проектах SECCOH (Центр контроля за безопасностью при перевозке опасных грузов) и SSMART (Система обеспечения безопасности в области мультимодальных перевозок с помощью дистанционных средств). В рамках проекта SECCOH исследуются потребности пользователей и заинтересованных сторон в планируемой службе по предоставлению информации, создаваемой на базе центра контроля за безопасностью, в которую будет поступать вся информация об операциях по перевозке опасных грузов, инфраструктуре и погодных условиях. Вначале эта служба будет охватывать только регион Альп, но в дальнейшем ее деятельность может быть распространена на всю Европу. Проект SSMART осуществляется с целью определить потребности пользователей в связи с соблюдением положений о перевозке опасных грузов, предупреждением аварий и принятием мер в случае аварий и инцидентов, разработать и подтвердить процедуру концептуальной проверки и проанализировать целесообразность связанной с этим службы.

13. Применяемые в обоих проектах космические ресурсы используются в первую очередь в областях спутниковой навигации (например, позиционирование транспортных средств, ограничение географической мобильности), спутниковой связи, когда невозможно применять наземные средства связи, и наблюдение

ния за Землей (например, в целях прогнозирования погоды, моделирования распространения опасных материалов).

14. В контексте этих проектов ЕКА, которые касаются перевозки опасных грузов, рабочая группа просила предоставить ей исключительные полномочия в отношении определения требующихся основных положений законодательства по опасным грузам. Например, в качестве приоритетного вида деятельности для всех элементов раздела С таблицы может рассматриваться проведение расследования. Д-р Густафссон отметил, что помимо перевозки опасных грузов у пользователей могут возникнуть и другие потребности, однако их также необходимо будет рассматривать в целях разработки предоставляемых на стабильной основе услуг. Было решено, что на следующем совещании рабочей группы будут определены пути развития более тесного сотрудничества с ЕКА.

### **С. Проект SCUTUM**

15. Г-н Мешен (СЕТЕ SO) представил проект SCUTUM (применение ГНСС в сфере перевозок опасных грузов), который осуществляется при поддержке Европейского контрольного органа по ГНСС<sup>3</sup>. Он представляет собой европейский проект НИОКР, который направлен на расширение применения технических решений с использованием спутниковой навигации для определения точного географического положения в процессе перевозки опасных грузов.

16. Рабочая группа отметила, что важно повысить точность систем для определения географического положения при перевозке опасных грузов, однако это лишь один из аспектов всего комплекса направлений деятельности и интересов рабочей группы. В отношении данного проекта рабочая группа также просила указать характеристики конкретных требований к перевозке опасных грузов.

### **Д. Система информации об опасных грузах (GEGIS), используемая в порту Гамбурга**

17. Г-н Паульсен (полиция порта Гамбурга) выступил с сообщением о системе информации об опасных грузах, используемой в порту Гамбурга. Через эту компьютерную информационную систему требуется уведомлять об опасных грузах, которые ввозятся через порт Гамбурга или будут грузиться там на суда. В дополнение к информации, непосредственно относящейся к опасным грузам, надлежит также представлять сведения о цели ввоза (погрузка, разгрузка, транзит), судне и размещении груза на его борту. Таким образом, порт постоянно располагает точной информацией об опасных грузах, находящихся на борту судов или на территории порта.

## **II. Доклад о ходе работы**

18. Председатель отметил, что завершение подготовки таблицы распределения обязанностей означает выполнение пункта 1 мандата рабочей группы (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/108/Add.3) (рассмотрение вопроса о том, какая информация может быть получена с помощью средств телематики). Осуществление исследовательского проекта, начатого Германией (см. пункты 4-11), позво-

---

<sup>3</sup> Европейский контрольный орган (ЕКО) по ГНСС (Глобальная навигационная спутниковая система).

лит к концу 2011 года получить результаты по пункту 2 (рассмотрение необходимых параметров систем телематики), пункту 4 (рассмотрение вопроса о том, какие процедуры/функции могут оказаться необходимыми и каким образом следует контролировать доступ к данным) и пункту 5 (вопросы взаимодействия).

19. Только после изучения этих вопросов и рассмотрения других проектов с конца 2012 года можно будет перейти к пункту 3 (анализ эффективности затрат). В силу того что главным вопросом является повышение безопасности, а результаты анализа исключительно экономической целесообразности могут иметь лишь ограниченное применение, основной упор должен быть сделан на анализ потребностей, с тем чтобы избежать чрезмерного регулирования.

20. Такой график означает, что осуществление может быть начато не ранее 2015 года.

21. В контексте осуществления необходимо будет также обсудить вопросы организации подготовки для сотрудников органов власти и обеспечения их необходимым оборудованием и вопросы налаживания взаимодействия между государствами-членами. Одновременно с этим следует изучить вопрос о том, в какой степени государствам-членам могла бы помочь Европейская комиссия. Представители Германии и Франции сообщат о ходе работы следующему совещанию Комитета по опасным грузам Европейского союза и будут просить Европейскую комиссию отразить эти вопросы в своем плане работы по ИТ.

### III. Окончательный вариант таблицы

22. Ранее существовавшие строки таблицы 68 и 69<sup>4</sup>, которые были объединены в строку XX ("Объем опасных грузов в ограниченных или освобожденных количествах"), были вновь разделены в силу различий в требованиях к представляемым сведениям (масса брутто для грузов в ограниченных количествах, число упаковок для грузов в освобожденных количествах). В столбце "freight forwarder" (экспедитор) был проставлен дополнительный знак "X".

23. В соответствии с происходящим в настоящее время в Комиссии экспертов МПОГ обсуждением в строке 47 содержание столбца 2 было изменено следующим образом: "Номер вагона, в котором перевозится ОГ, и его местонахождение в железнодорожном составе".

24. Было отмечено, что различные элементы информации выдаются автоматически в результате указания номера ООН и группы упаковки и могут быть автоматически получены через ссылку на данные в таблице А МПОГ/ДОПОГ. Другие случаи избыточной информации, которые возникают при моделировании данных, могут быть обсуждены в рамках рабочей группы в ходе осуществления указанного исследовательского проекта.

25. Окончательный вариант этой таблицы будет размещен на вебсайтах ЕЭК ООН и ОТИФ в качестве защищенного документа в формате PDF с указанием его статуса и с пометкой об отмене всех предыдущих версий, со списком всех участников рабочей группы до настоящего момента и с уведомлением об авторских правах. После регистрации заинтересованные субъекты могут бесплатно получить файл в формате "Excel" от г-на Хоффмана (адрес см. в неофициальном документе INF.4).

<sup>4</sup> См. неофициальный документ INF.8, представленный на сессии в сентябре 2009 года.

#### **IV. Следующее совещание**

26. Следующее совещание рабочей группы, на котором необходимо обсудить ход реализации исследовательского проекта, осуществляемого Германией, и других текущих проектов, а также прогресс в отношении "eRailFreight", будет проведено 17-19 января 2011 года (или 12-14 января 2011 года) во Франции по приглашению этой страны. В октябре 2010 года состоится двусторонняя встреча между представителями Германии и Франции, на которой будет обсуждена возможность объединения исследовательских проектов этих двух стран.

---