



---

## **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, 13–23 сентября 2011 года  
Пункт 7 предварительной повестки дня  
Доклады неофициальных рабочих групп

### **Неофициальная рабочая группа по телематике**

#### **Предложение Европейской комиссии в отношении прикладных телематических программ**

#### **Идентификация опасных грузов в прикладных телематических программах**

#### **Представлено Европейским союзом<sup>1,2</sup>**

#### *Резюме*

**Сущность предложения:** Определение параметров для идентификации перевозимых опасных грузов в связи с прикладными телематическими программами для внутреннего транспорта.

**Предлагаемое решение:** Решение.

**Справочные документы:** Неофициальный документ: INF.10 (ОТИФ), представленный на весенней сессии 2011 года.

<sup>1</sup> В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2010–2014 годы (ECE/TRANS/208, пункт 106; ECE/TRANS/2010/8, подпрограмма 02.7 с)).

<sup>2</sup> Распространен Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2011/35.

## Введение

1. Совместное совещание, проведенное в марте 2011 года, было проинформировано о ходе работы неофициальной рабочей группы ОТИФ-ЕЭК ООН по телематике (см. неофициальный документ INF.10, представленный ОТИФ на этой сессии).

2. В частности, эта неофициальная рабочая группа высказала мнение, что для *идентификации опасных грузов* было бы достаточно указывать номер ООН, группу упаковки и, для некоторых веществ, код, относящийся к специальному положению 640, на основании которых затем могли бы быть получены все другие сведения в таблице А главы 3.2 МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ.

3. После дальнейшего изучения был сделан вывод о том, что, по-видимому, этих трех параметров недостаточно для однозначного определения одиночной позиции в таблице А во всех случаях. Такое однозначное определение можно обеспечить путем использования семи параметров, которые перечислены в предложении, содержащемся в пункте 6. Вместе с тем по соображениям эффективности следует добиваться максимальной краткости и простоты "идентификационного сообщения". Это позволило бы уменьшить коммуникационные расходы и содействовало бы внедрению данного сообщения в рамках различных прикладных телематических программ.

4. Порядок передачи параметров, содержащихся в "идентификационном сообщении", должен быть единообразным для всех прикладных телематических программ, с тем чтобы можно было осуществлять обмен данными без последующей обработки сообщений, и параметры должны представляться в таком порядке, при котором наиболее важные из них передавались бы в первую очередь. Это обеспечило бы дополнительную безопасность на тот случай, если сообщение будет прервано во время его передачи.

5. В силу того, что "идентификационное сообщение" прямо связано с техническими документами Европейского железнодорожного агентства (ЕЖДА), подкрепляющими осуществление ТУЭС-ПСТГП (*Регламент (ЕС) № 62/2006 Комиссии от 23 декабря 2005 года, касающийся технических требований к совместимости приложений телематики для грузовых подсистем трансъевропейской железнодорожной системы*) на железнодорожном транспорте, Европейская комиссия предлагает принять унифицированное идентификационное сообщение для всех внутренних перевозок опасных грузов. Определение содержания такого сообщения станет отправной точкой для обеспечения согласованности и совместимости прикладных телематических программ между различными видами транспорта.

## Предложение

6. Добавить новый раздел 3.1.4 следующего содержания:

"3.1.4 Идентификация опасных грузов в прикладных телематических программах

При использовании прикладных телематических программ идентификационное сообщение о перевозимом опасном грузе содержит по меньшей мере следующие сведения по каждому опасному грузу в указанном порядке:

- Номер ООН (колонка 1 таблицы А),
- Идентификационный номер опасности (колонка 20 таблицы А),
- Группа упаковки (колонка 4 таблицы А),
- Классификационный код (колонка 3b таблицы А),
- Специальные положения (колонка 6 таблицы А),
- Знаки опасности (колонка 5 таблицы А) и
- Класс (колонка 3a таблицы А).

Любые дополнительные сведения представляются после этих сведений".

## **Обоснование**

7. **Безопасность:** Уровень безопасности повысится, поскольку власти и операторы смогут однозначно находить позицию для перевозимого(ых) опасного(ых) груза(ов) в таблице А.

8. **Осуществимость:** Данное решение касается содержания сообщения только в тех случаях, когда средства телематики применяются на добровольной основе. Тем не менее это решение будет способствовать использованию средств телематики и станет согласованной отправной точкой для их применения различными видами транспорта.

9. **Обеспечения соблюдения:** Практическая реализация в Европейском союзе для железнодорожных перевозок предусматривается в технических документах ЕЖДА, касающихся ТУЭС-ПСТГП.

---