

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF. 14

2. März 2012

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 19. bis 23. März 2012)

Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen

**Bericht (Entwurf) der 9. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik"
(Paris, 16. – 18. Januar 2012)**

übermittelt durch das Sekretariat der OTIF

1. Die 9. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" fand vom 16. bis 18. Januar 2012 auf Einladung Frankreichs unter dem Vorsitz von Claude Pfauvadel (Frankreich) in Paris statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Deutschland, Frankreich, Niederlande, Rumänien, Schweden und Vereinigtes Königreich. Darüber hinaus haben die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Straßentransportunion und der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) teilgenommen (siehe Anlage II).

Ergebnisse des deutschen Forschungsvorhabens

3. Herr Dr. Kaltwasser (Albrecht Consult) informiert die Teilnehmer über die Ergebnisse der einzelnen Arbeitspakete des deutschen Forschungsvorhabens und die sich daraus ergebenden Empfehlungen für die weiterführenden Arbeiten der Arbeitsgruppe (siehe Anlagen III und IV).

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Arbeitspaket WP 200 (relevante Normen)

4. Im Arbeitspaket WP 200 wurden relevante Normungsorgane, Aktivitäten und Normen identifiziert. Es wird empfohlen, eine Kosten-Nutzen Analyse potenzieller telematischer Anwendungen und verfügbarer standardisierter Technologien durchzuführen. Außerdem solle das breite Spektrum der Anwendungen betreffend Gefahrguttransporte als Teil eines globalen Programmes mit einer kohärenten Architektur betrachtet werden. Aus diesem Grund solle die Entwicklung der Norm ISO 15638 Intelligent Transport Systems – Framework for Collaborative Telematics Applications for Regulated Commercial Freight Vehicles (TARV) weiter verfolgt werden, da sie eine Lösung darstelle, wie zahlreiche Anwendungen einer globalen Architektur unterliegen könnten (siehe auch Absatz 9). Es wird weiter empfohlen, den Austausch und den Dialog mit den einschlägigen Normungsorganen zu stärken, um ein konsistentes Herangehen an die Erstellung von Vorgaben für telematische Anwendungen bei Gefahrguttransporten zu gewährleisten.
5. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob in den Vorschriften das xml-Format als das Format festgelegt werden solle, in dem die modellierten Daten zur Verfügung gestellt werden müssten, antwortet Herr Dr. Kaltwasser, dass ein solches Vorgehen bedeuten würde, dass nur eine technische Lösung zugelassen wäre. Es müsse hingegen sichergestellt werden, dass das Modell und nicht das Format in den Vorschriften festgelegt wird.

Arbeitspaket WP 300 (Zertifizierung)

6. In Rahmen des Arbeitspakets WP 300 wurde eine Übersicht über die bestehenden Akkreditierungs- und Zertifizierungsstrukturen im Bereich der Gefahrgutbeförderungen erstellt. Laut Herrn Dr. Kaltwasser sei bei der Akkreditierung und Zertifizierung eine kontinuierliche multidisziplinäre Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen betroffenen Organen notwendig, um der dynamischen technologischen Entwicklung Rechnung zu tragen. Um die Systemstabilität zu stärken, sei es außerdem empfohlen, die mit der Datenspeicherung beauftragten Datenzentren nach den bestehenden Normen (z.B. ISO 27001, SAS 70) zu zertifizieren. Bei den Fahrzeugbestandteilen, die für die Datenübermittlung verwendet werden (wie z.B. bei eCall), könne bei der Zertifizierung auf das EC-Zulassungsverfahren zurückgegriffen werden.

Arbeitspaket WP 400 (IT-Sicherheitskonzept)

7. Im Arbeitspaket WP 400 wurde ein IT-Sicherheitskonzept entwickelt, das aber teilweise nur auf Vermutungen basiert, da von der Arbeitsgruppe noch keine Entscheidungen bezüglich des Rahmens für die Systemgestaltung getroffen wurden. Es wurden spezifische Anforderungen an Datenschutz und Datensicherheit festgelegt und die grundlegenden Sicherheitsmechanismen in einem allgemeinen Prozessmodell beschrieben. Darüber hinaus wurde auch das Konzept der dezentralisierten vertrauenswürdigen Stellen eingeführt, um sicherzustellen, dass nicht eine einzige Stelle Zugang zu allen Daten hat (siehe auch Bericht der 8. Sitzung der AG). Für die weiteren Diskussionen in der Arbeitsgruppe wird unter anderem empfohlen, Entscheidungen bezüglich Zugangsberechtigungen, weiterzuverfolgender Kommunikationsmuster, Spezifikationen zum Inhalt und Format der zu übermittelnden Daten und öffentlicher Schlüsselinfrastruktur zu treffen. In einem zweiten Schritt sollte der gewählte Ansatz mit den laufenden Projekten, insbesondere mit dem eCall-Projekt, abgestimmt werden.

Arbeitspaket WP 500 (Daten-/Prozessmodellierung)

8. Im Rahmen des Arbeitspakets WP 500 wurde aufgrund der Tabelle "Who does what" und unter Verwendung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien, insbesondere UML (Unified Modelling Language), ein Datenmodell entwickelt, das den Ausgangspunkt für künftige Überlegungen zu den Regelungen betreffend telematische Anwendungen im RID/ADR/ADN darstellt. Dieses Modell könnte als ein allgemeines Referenzmodell für Gefahrgutdaten verwendet werden, und zwar auch in Interaktion mit anderen, nicht gefahrgut-spezifischen telematischen Normungsaktivitäten. Da das Modell von nicht im Gefahrgutbe-

reich tätigen Spezialisten entwickelt worden ist, sollte es überprüft und auch in Zukunft fortlaufend angepasst werden. Die Arbeitsgruppe sollte zu diesem Zweck eine Wartungsstrategie definieren.

TARV – Telematikanwendungen für Lastkraftwagen, die den Vorschriften unterstellt sind

9. Herr Dr. Booth (Harrod Booth Consulting) informiert die Teilnehmer mit Hilfe der Präsentation in Anlage V über die Arbeiten an der Norm ISO 15638 Intelligent Transport Systems – Framework for Collaborative Telematics Applications for Regulated Commercial Freight Vehicles (TARV), in der ein allgemeiner Rahmen für interoperative telematische Anwendungen zur Überwachung von Lastkraftwagen definiert werden sollte. Zur Überwachung von Gütertransporten auf der Straße gebe es heutzutage zahlreiche telematische Anwendungen, die unterschiedlichste Funktionalitäten erfüllen. Im Rahmen dieses Projektes sollte eine globale Architektur festgelegt werden, auf deren Basis alle diese Funktionalitäten von einer einzigen Plattform unterstützt werden könnten. Das System wird nach dem Modell des australischen "Intelligent Access Programme" (IAP) aufgebaut und soweit möglich mit Hilfe von existierenden Normen spezifiziert (z.B. CALM-Kommunikationsarchitektur für drahtlose Kommunikation in intelligenten Verkehrssystemen). Die TARV-Norm sollte im Endeffekt rechtliche und regulatorische Vorgaben für die Zertifizierung und Auditierung von Diensteanbietern verschiedener telematischer Dienstleistungen liefern.

SCUTUM

10. Herr Méchin (CETE SO) setzt die Teilnehmer mit Hilfe der in Anlage VI wiedergegebenen Präsentation über die Weiterentwicklungen im Zusammenhang mit dem Projekt SCUTUM in Kenntnis. Ziel des Projekts sei es, eine genauere Positionsbestimmung dank der EGNOS-Technologie zu erreichen. Während es in den Anfangsphasen des Projekts darum gegangen sei, den Mehrwert von EGNOS bei der Positionsbestimmung zu erkunden und zu bestätigen, liege jetzt die Hauptaufgabe in der Einleitung des technischen Normungsprozesses und in der Definition der Marktstrategie, um die Verwendung von EGNOS in verschiedenen kommerziellen Anwendungen zu fördern.

Projekt GEOTRANSMD

11. **Im Namen Frankreichs unterbreitet Herr André Reix ein Angebot zur Zusammenarbeit mit einem Konsortium, das in Deutschland gegründet werden soll, und dessen Arbeit bei der letzten Tagung in Tegernsee vorgestellt wurde (Projekt zur Erweiterung von eCall). Es bestehe die Möglichkeit, für die Forschungsarbeit in diesem Bereich Mittel von Frankreich zu erhalten. Mit zusätzlichen Geldmitteln könnte über DEUFRAKO gerechnet werden. Das möglicherweise zu entwickelnde Projekt (GEOTRANS MD) wird anhand der Präsentation in Anlage VII vorgestellt. Es nutzt die in Frankreich durch frühere Projekte wie VISU-TMD (Prüfung der Möglichkeit der Laufüberwachung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern unter Einschluss von Infrastrukturbetreibern, Einsatzkräften und Raumplanern), TRANSCONTROL (Notfallmeldung eines Gefahrgutunfalls mit präziser Angabe des Unfallortes) und GEOFENCE MD (Alarmierung bei Einfahrt eines Gefahrgutfahrzeugs in ein definiertes Gebiet) gesammelten Erfahrungen. Im Rahmen dieses Projekts könnten verschiedene Datenaustauschmöglichkeiten (Festlegung der Architektur der Plattform und verschiedene Datenbank-Konfigurationen) geprüft, die Organisation des Datenzugangs untersucht und einige Betriebsversuche durchgeführt werden. Eine Koordination mit dem deutschen Konsortium würde eine Prüfung des grenzüberschreitenden Datenaustausches ermöglichen. Während der Inhalt des Projekts noch offen sei, müsste für Zwecke der Budgetplanung spätestens bis Ende März 2012 ein Vorschlag unterbreitet werden.**
12. **Mehrere Teilnehmer der Arbeitsgruppe sind der Ansicht, dass die in der Präsentation erwähnte zentrale Datenbank nicht eine optimale Lösung darstelle.** Sie stellen das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Datenbank in Frage. Laut Herrn Dr. Kaltwasser sollten technische

Lösungen in Form einer zentralisierten Datenbank nicht in den Vordergrund gestellt werden. Lediglich die Verfügbarkeit der Daten für verschiedene Beteiligte müsse sichergestellt werden.

13. Der Vorsitzende erwidert, dass das Konzept einer zentralen Datenbank nur als Beispiel zu verstehen sei. Es bestehe keine Absicht, diese als Referenz für die künftige Struktur des Telematiksystems vorzuschlagen. Der zu untersuchende Hauptaspekt liege vielmehr in der Verfügbarkeit der Daten. Das System sollte aber offensichtlich ausreichend flexibel sein, um die Anwendung der jeweiligen nationalen Lösungen zu ermöglichen. Da es sich um einen offenen Vorschlag handelt, hänge die künftige Entwicklung von der Organisation des deutschen Konsortiums und den Anregungen der Arbeitsgruppe "Telematik" ab.

HGV eCall

14. Herr van Hattem (Niederlande) macht anhand der Präsentation in Anlage VIII die Teilnehmer mit dem aktuellen Stand des Projekts HGV eCall vertraut. Zur Erinnerung: eCall ist ein auf der automatischen Notrufmeldung über das GSM-Netz basierendes System, das die in Europa einheitliche Notfallrufnummer 112 verwendet, um die Leitstellen der öffentlichen Einsatzkräfte (PSAPs – Public Safety Answering Points) zu alarmieren. Das eCall-System war ursprünglich aufgrund des Auslösemechanismus (meistens Airbags) nur für Personenwagen und kleine Lieferwagen ausgelegt. Die technologischen Fortschritte haben es erlaubt, die Auslösung der Notrufmeldung auch mit anderen Mechanismen herbeizuführen und damit den Einsatz von eCall auch bei Lastkraftwagen zu ermöglichen.

Französische Ansichten zu "panEuropean eCall"

15. Herr Janin (Frankreich) stellt mit Hilfe der Präsentation in Anlage IX kritische Ansichten seines Landes zum Projekt "panEuropean eCall" vor. Er kritisiert einerseits eine niedrigere Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit des Inband-Modems im Vergleich zur SMS-Übertragungstechnologie und andererseits ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Lösung. Dies sei im Zusammenhang mit vielen Fehlalarmen zu sehen, die bei den Notrufzentralen eingingen und nicht vollständig ausgefiltert werden könnten. Laut Statistiken, die in Frankreich durchgeführt worden seien, seien nur 47 % aller von eCall ausgelösten Einsätze der Rettungskräfte gerechtfertigt gewesen. 80 % der Fehlalarme entstünden aus sogenannten "stillen eCalls" ("silent eCalls"), bei denen aus unterschiedlichsten Gründen keine Sprechverbindung mit dem Fahrer hergestellt werden könnte. Die "stillen eCalls" müssten immer als Notfälle behandelt werden, auch wenn es sich um keine Notfallsituationen handele. Aus diesen Gründen würde Frankreich effizientere Sicherheitseinrichtungen bevorzugen.
16. Bei der anschließenden Diskussion zu diesem Thema wird eine Frage bezüglich des rechtlichen Status dieses Projekts aufgeworfen. Da dazu Unklarheiten unter den Teilnehmern bestehen, entscheidet die Arbeitsgruppe, diese Frage an die Europäische Kommission zu richten (siehe auch Absatz 26).

Projekt TACOT

17. Herr Campagne (FDC) informiert die Teilnehmer mit Hilfe der in Anlage X wiedergegebenen Präsentation über das Projekt TACOT (Trusted multi application receiver for trucks – Sicheres Multifunktions-Empfangsgerät für Lastkraftwagen). Der Hauptgedanke dieses Projektes liege darin, den digitalen Tachograph, mit dem heutzutage 95 % aller Lastwagen ausgestattet seien, um die Funktionalität der Satellitennavigation auf der Grundlage von EGNOS zu erweitern. Das zweijährige Projekt werde im Januar 2012 starten und einer Anpassung der EWG Verordnung Nr. 3821/85¹ über das Kontrollgerät im Straßenverkehr vorausgehen (siehe auch Absatz 26).

¹ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr.

Digital Tachograph Network

18. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe, Herr Pfauvadel (Frankreich), erläutert anhand der Präsentation in Anlage XI, wie die Daten betreffend personengebundene Fahrerkarten, auf denen alle notwendigen Aufzeichnungen aus den digitalen Tachographen gespeichert werden, unter den europäischen Staaten auf sichere Weise ausgetauscht würden. Dies geschehe über das sTESTA-Netzwerk (**secure Trans European Services for Telematics between Administrations**), ein privates Netzwerk unter der Verantwortung der Europäischen Kommission, mit dem die nationalen Netzwerke aller europäischen Staaten verbunden seien. Im Rahmen des Projektes betreffend die Einführung der digitalen Tachographen habe die Europäische Kommission Spezifikationen zu den xml-basierten Schnittstellen für den Datenaustausch vorgegeben. Das sTESTA-Netzwerk diene ausschließlich dem Datenaustausch; es würden keine nationalen Daten abgelegt.

Anwendungsfälle

19. In einer kurzen Präsentation (siehe Anlage XII) erläutert Herr Méchin, wie durch die Anwendungsfälle die möglichen Verwendungen des auf der Basis der Tabelle "Who does what" aufgebauten Datenmodells beschrieben werden können. Ein Anwendungsfall beschreibt die Interaktionen zwischen den einzelnen Akteuren und dem System, die notwendig sind, um ein definiertes Ziel zu erreichen. Dabei sollten die beschriebenen Abläufe nicht zu komplex werden. Laut Herrn Dr. Booth sollten die Anwendungsfälle zuerst auf einzelne Arbeitsschritte heruntergebrochen werden und dürften erst in einem zweiten Schritt kombiniert werden.
20. Der Vertreter der UIC macht darauf aufmerksam, dass bei den Anwendungsfällen Funktionen und nicht organisatorische Verhältnisse in den Vordergrund treten sollten.
21. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs unterstreicht, dass sich die Arbeitsgruppe zuerst Ziele setzen und die Anwendungsfälle nur als Mittel zum Erreichen dieser Ziele verwenden sollte.

Bei der Anwendung der Telematik zu erreichende Ziele

22. Im Anschluss an die Diskussion über die Anwendungsfälle schlägt der Vertreter Deutschlands eine Unterbrechung der Arbeiten der Gruppe für ein Jahr vor. Dieses Jahr sollten die verschiedenen Delegationen dazu nutzen, ihre Vorstellungen zur zukünftigen Anwendung der Telematik im Bereich der Gefahrgutbeförderungen schriftlich darzulegen. Bei den bisherigen Sitzungen habe die Arbeitsgruppe Kenntnis darüber erlangt, welche Möglichkeiten durch die Anwendung der Telematik bestünden. Als Nächstes sollte diskutiert werden, welche Funktionalitäten bei der Beförderung gefährlicher Güter notwendig bzw. wünschenswert seien. Darüber hinaus sollte sich die Arbeitsgruppe Gedanken zum Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Funktionalitäten machen. Parallel dazu sollte die Arbeit an der Datenmodellierung in Kooperation mit Software-Unternehmen zu Ende geführt und anhand der Ergebnisse des deutschen Forschungsvorhabens eine Art strukturelle Architektur erarbeitet werden.
23. Die Meinungen der Teilnehmer bezüglich der bei der Anwendung der Telematik zu erreichenden Ziele sind geteilt. Während das Vereinigte Königreich das Gesamtziel in der Verbesserung der Geschwindigkeit und Effizienz des Notfalleinsatzes im Falle eines Zwischenfalls bei der Beförderung gefährlicher Güter sieht und kein Interesse an einem elektronischen Beförderungspapier hat, hält Deutschland die Übermittlung von Informationen an die Einsatzkräfte nur für einen kleinen Teil der zu erreichenden Ziele. Die Arbeitsgruppe ist sich aber einig, dass ein Vorschriftentext zur Aufnahme in das Regelwerk erst dann ausgearbeitet und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgelegt werden kann, wenn im Rahmen der Arbeitsgruppe eine Übereinstimmung erzielt worden ist.

24. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs sieht keinen Bedarf für eine Unterbrechung der Arbeiten der Gruppe. Er schlägt ein Muster vor, das zur Ermittlung der gewünschten Ziele und der Mittel zur Erreichung dieser Ziele dienen sollte. Er macht darauf aufmerksam, dass die Liste der Ziele auch offene Fragestellungen enthalten könne.
25. Es wird vereinbart, dass die verschiedenen Delegationen die von ihnen gewünschten Ziele anhand des vom Vereinigten Königreich vorgeschlagenen Musters (siehe Anlage I) für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe unterbreiten. Diese Analyse könnte vorzugsweise auf der Grundlage der Tabelle "Who does what" erfolgen. Dabei sollte aber auch berücksichtigt werden, dass die Formulierung von Minimalzielen zum Aufbau einer kostenintensiven Infrastruktur führen kann, die möglicherweise nur dann ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis liefert, wenn sie für mehrere Nutzen verwendet werden kann.

Formulierung der Fragen an die Europäische Kommission

26. Aufgrund der Nichtteilnahme des Vertreters der Europäischen Kommission an dieser Sitzung findet die Arbeitsgruppe keine Antworten auf die folgenden während der Beratungen entstandenen Fragen und bittet hiermit die Europäische Kommission, diese Informationen für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe zu liefern:
- Wie ist der rechtliche Status des Projekts eCall? Wird dieses System verpflichtend eingeführt und wenn ja, ab wann und auf welcher rechtlichen Grundlage?
 - Die Arbeitsgruppe wurde von der im Entwurf einer Anpassung der EWG-Verordnung 3821/85¹ vorgesehenen Verwendung des digitalen Tachographs für die Positionsbestimmung von Lastkraftwagen in Kenntnis gesetzt. Die Europäische Kommission wird gebeten, über diesen Entwurf und über eine eventuelle verpflichtende Einführung zu **informieren**.
 - Welche Fragestellungen in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter werden in der ITS-Richtlinie² erwähnt? Welche Auswirkungen auf den Bereich der Beförderung gefährlicher Güter ergeben sich aus der genannten Richtlinie?
27. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Arbeiten zur Telematik durch einen Antrag der Europäischen Kommission initiiert worden seien (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2007/17 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2007/17). Eine auf Einladung Deutschlands tagende Arbeitsgruppe habe daraufhin ein Mandat entworfen, auf dessen Grundlage die Arbeitsgruppe "Telematik" arbeite (siehe Dokument OTIF/RID/RC/2007-B/Add.3 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/108/Add.3). Diese Arbeiten umfassten ein von der Europäischen Kommission vorgeschlagenes Arbeitsprogramm, dessen Erfüllung von der Beantwortung dieser Fragen stark beeinflusst werden könne.

Identifizierungsschlüssel

28. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informiert die Arbeitsgruppe über das informelle Dokument INF.13, das er der 40. Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Genf, 28. November – 7. Dezember 2011) unterbreitet hatte. In diesem Dokument schlägt er vor, in der Spalte 1 der Gefahrgutliste eine fünfstellige Identifizierungsnummer aufzunehmen, anhand derer eine Zeile der Gefahrgutliste eindeutig identifiziert werden kann. Dies würde auch bei telematischen Anwendungen, bei denen nicht genügend Kapazität für die Übermittlung der UN-Nummer, der offiziellen Benennung für die Beförderung, der Klasse, der Verpackungsgruppe und eventuell der anwendbaren Sondervorschrift zur Verfügung steht, eine eindeutige Zuordnung ermöglichen. Zusätzliche Zeilen, die nur für einen bestimmten Verkehrsträger gelten,

² Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

könnten mit einem Buchstaben für den jeweiligen Verkehrsträger und einer vierstelligen Nummer gekennzeichnet werden.

29. Herr Dr. Kaltwasser bemerkt, dass diese Identifizierungsnummer im speziellen Fall von eCall hilfreich, in Fällen, in denen Zugriff auf Datenbanken bestünde, jedoch nicht erforderlich sei.
30. In seiner Eigenschaft als Delegierter Frankreichs erklärt Herr Pfauvadel, dass er diesen Antrag für den UN-Expertenunterausschuss unterstütze, dessen Hauptzweck nicht in einer technischen Datenbegrenzung begründet sei, sondern in der Tatsache, dass eine UN-Nummer momentan durch eine unterschiedliche Anzahl Zeilen in den verschiedenen verkehrsträgerspezifischen Regelwerken abgedeckt werden könne. Diese Problematik könne durch technische Programmierung nicht gelöst werden.
31. Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Vertreter des Vereinigten Königreichs, in einem neuen Antrag an den UN-Expertenunterausschuss die Erstellung eines internationalen Nummerierungssystems vorzuschlagen, aus dem alle möglichen verkehrsträgerspezifischen Zeilen in kohärenter und dauerhafter Weise hervorgehen. Ein solches Nummerierungssystem könnte eine Erleichterung für den intermodalen Verkehr darstellen. Anstelle einer willkürlichen Nummer könnte auch eine selbstlesende Nummer, aus der Klasse und Verpackungsgruppe hervorgeht, sinnvoll sein.

Nächste Sitzung

32. Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe, bei der die bei der Anwendung der Telematik im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter zu erreichenden Ziele und künftige Orientierung der Arbeiten der Arbeitsgruppe diskutiert werden sollen, wird auf Einladung des Vereinigten Königreichs am 3. und 4. September 2012 in Southampton stattfinden.

**UK PROPOSAL FOR A TEMPLATE FOR SETTING OUT PARTICIPANTS' VIEWS ON
POSSIBLE TELEMATICS OUTCOMES FOR DISCUSSION AT THE NEXT WORKING GROUP
MEETING ON 3-4 SEPTEMBER 2012**

Suggested template headings are shown in red text; illustrative example of completion (as drafted by the UK) is in black text

OVERALL TELEMATICS OBJECTIVES

To improve the speed and efficiency of emergency response to dangerous goods incidents during transport

THE MEANS TO ACHIEVE THOSE OBJECTIVES

First means

A telematics system activated either automatically or by the transport unit crew in the event an incident.

Associated questions to be addressed:

What do we define as an incident?
How would be the system be activated?

- Collision/heat sensor?
- Air bag?
- Route deviation?
- Crew activation – what if the crew are incapacitated?

Who would receive the notification?

Second means

A telematics system that delivers information to emergency responders.

Associated questions to be addressed:

- Who inputs the initial data?
- What is the hardware or software that you input the data to?
- How is the data delivered or transmitted from one point to another?
- Is the information delivered directly to the emergency responders or through an intermediary?
- What does the emergency responder need to receive the information?

Third means

A standard set of information and a standard format for that information

Associated questions to be addressed:

Information could consist of:

- The geographical position of the transport unit (or would this be available by other systems?)
- Basic indication of the dangerous goods being carried and in what quantity?

Basic information could consist of:

1. A primary key identifier (PKI) linked to a single row in the Dangerous Goods List of RID/ADR/ADN.
 2. Form of the dangerous goods: Packaged or in Bulk
 3. The total quantity of dangerous goods for each Primary Key Identifier
- Where does the PKI come from?
 - Who would have access and how?
 - Who would assign new PKI's for instance when a new UN entry is adopted?
 - How many PKIs can the system deal with?
 - Is it necessary to differentiate dangerous goods packed in limited quantities?

What does [the UK] not want or need?

- A duplicate of the transport document
- Have the system managed by the Competent Authority
- Have the system accessible to Enforcement agencies
- Have the system accessible to Security agencies

Any other questions to address?

- Would the system be mandatory?³
- Would it be possible to keep a hard copy of any electronic document?

³ If it's not mandatory, equivalent functionality must be clearly defined. If mandatory, would it be mandatory for all Dangerous Goods?

LIST OF PARTICIPANTS
of the Joint Meeting working group on telematics (Paris, 16-18 January 2012)

	Name of Participant	Body represented	Address	Phone	Fax	E-mail
Representatives of the Contracting States/Member States, international organisations and the European Commission:						
1	Rein, Helmut	Germany	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – Referat UI 33 – Robert-Schuman-Platz 1 DE – 53175 Bonn	+49-228-300-2640	+49-228-300-807-2640	helmut.rein@bmvbs.bund.de
2	Hoffmann, Alfons	Germany	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – Referat UI 33 – Robert-Schuman-Platz 1 DE – 53175 Bonn	+49-228-300-2645	+49-228-300-807-2645	alfons.hoffmann@bmvbs.bund.de
3	Huber, Josef	Germany	Staatliche Feuerweherschule Geretsried Sudetenstraße 81 DE – 82538 Geretsried	+49-8171-3495-145	+49-8171-3495-149	josef.huber@sfs-g.bayern.de
4	Pfauvadel, Claude	France	Ministère de l'Ecologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire Mission du Transports des Matières dangereuses Arche Nord FR – 92055 Paris la Défense Cedex 04	+33-1-40818766	+33-1-40811065	claud.pfauvadel@developpement-durable.gouv.fr
5	Sibille, Marie Hélène	France	Ministère de l'Ecologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire Mission du Transports des Matières dangereuses Arche Nord FR – 92055 Paris la Défense Cedex 04	+33-1-40811114	-	marie-helene.sibille@developpement-durable.gouv.fr

6	Méchin, Jean-Philippe	France	Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud Ouest (CETE SO) Département Informatique et Modernisation Rue Pierre Ramond Caupian, BP C FR – 33165 Saint-Médard-en-Jalles cedex	+33-55670-6575	+33-1-40811690	jean-philippe.mechin@developpement-durable.gouv.fr
7	Van Waterschoot, Annemiek	Netherlands	Dutch Ministry of Infrastructure and Environment P.O. Box 20901 NL – 2500 EX Den Haag	+31-70-456-7265	-	annemiek.van.waterschoot@minienm.nl
8	Stanciu, Monica Diana	Romania	Romanian Road Transport Authority – ARR Ministry of Transport and Infrastructure 38 Dinicu Golescu, Sector 1 RO – 010873 Bucharest	+40-730087119	+40-21-313-4854	monica_d_stanciu@yahoo.com
9	Cuciureanu, Mihai	Romania	Romanian Road Transport Authority – ARR Ministry of Transport and infrastructure 38 Dinicu Golescu, Sector 1 RO – 010873 Bucharest	+40-21-318-2100	+40-21-318-2105	adr@arr.ro
10	Skärdin, Brita	Sweden	MSB	+46-70-3180703		brita.skardin@msb.se
11	Hart, Jeff	United Kingdom	Department for Transport Dangerous Goods Branch 2/26 Great Minster House 76, Marsham Street GB – London SW1P 4DR	+44-207-944-2758	+44-20-7944-2039	jeff.hart@dft.gsi.gov.uk
12	Gilson, Helen	United Kingdom	Department for Transport Dangerous Goods Branch 2/26 Great Minster House 76, Marsham Street GB – London SW1P 4DR	+44-207-944-2754		helen.gilson@dft.gsi.gov.uk
13	Guricova, Katarina	OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) Gryphenhübeliweg 30 CH – 3006 Bern	+41-31-3591016	+41-31-3591011	katarina.guricova@otif.org
14	Conrad, Jochen	OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)	+41-31-3591017	+41-31-3591011	jochen.conrad@otif.org

			Gryphenhübeliweg 30 CH – 3006 Bern			
15	Dr. Kaltwasser, Josef	Germany (FV Telematik)	AlbrechtConsult GmbH Theaterstraße 24 DE – 52062 Aachen	+49-241-400-29-025	+49-241-500-718	josef.kaltwasser@albrechtConsult.com
16	Dr. Harrod Booth, Jonathan	United Kingdom (FV Telematik)	Harrod Booth Consulting Ltd. (HBC) Denton New Park Road GB – Cranleigh, Surrey, GU6 7HJ	+44-7990520404	-	jon@harrodbooth.com
Representatives of international and European associations:						
17	Helmke, Claus-Dieter	FIATA	DHL Freight GmbH Koordinator SGU Auf der Hohen Schaar 7 DE – 21107 Hamburg	+49-40-22924-300	+49-40-22924-392	clausdieter.helmke@dhl.com
18	Marmy, Jacques	IRU		+41-22-918 27 20		jacques.marmy@iru.org
19	Wilke, Rainer	UIC	Deutsche Bahn AG BKL Telematik und eBusiness (GWT) Avenue des Arts 40 BE – 1040 Brüssel	+32-228900-85	+49 6131-15-60717	rainer.wilke@deutschebahn.com
20	Heintz, Jean-Georges	UIC	Union Internationale des Chemins de fer (UIC) 16, rue Jean Rey F – 75015 Paris	+33-1-5325-3028	+33-1-5325-3067	heintz@uic.org
21	Haltuf, Miroslav	UNIFE	OLTIS Group a.s. Pernerova 2819/2a CZ – 130 00 Praha 3	+420-724001958	-	miroslav.haltuf@oltisgroup.cz
Guests:						
22	van Hattem, Jan		Rijkswaterstaat – Ministerie van Infrastructuur en Milieu Schoemakerstraat 97c NL – 2628 VK Delft	+31-646732271	-	jan.van.hattem@rws.nl
23	Campagne, Pascal	FDC		+33-1-5366 11 11		pascal.campagne@fdc.eu
24	Reix, André	ISOCEL				a.reix@isocelconseil.fr