



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/2003/12
30 July 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

(Сорок седьмая сессия, 7-9 октября 2003 года,
пункт 3 повестки дня)

ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Записка секретариата

Напоминается, что в ответ на просьбу Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/139, пункт 19) Рабочая группа на своей сорок шестой сессии поручила секретариату подготовить сводный текст с изложением инициатив в области транспорта и безопасности, предпринимаемых в рамках соответствующих международных организаций, имеющих отношение к внутреннему плаванию (TRANS/SC/3/158, пункт 4).

Ниже приводится краткая информация о деятельности и мероприятиях, проводимых в рамках ЕЭК ООН, ЕКМТ, ИМО, МОТ, ЦКСР и ИСО в целях повышения безопасности в транспортном секторе, и в частности во внутреннем судоходстве.

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций и ее вспомогательные органы

1. **Комитет по внутреннему транспорту** на своей шестьдесят четвертой сессии (18-21 февраля 2002 года) рассмотрел вопрос о транспорте и безопасности на основе документа, подготовленного секретариатом (TRANS/2002/15). Комитет принял к сведению, что в существующих правилах ЕЭК ООН в области транспорта уже содержится ряд положений, связанных с аспектами безопасности. Комитет поручил своим вспомогательным органам выявить в рамках их соответствующих сфер компетенции различия между концепциями "общей безопасности" и "безопасности на транспорте", а также конкретные проблемы, которые можно было бы обсудить в этой связи, с учетом работы и исследований, проведенных другими органами, в частности Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) (ECE/TRANS/139, пункты 18 и 19).
2. **Европейская экономическая комиссия** на своей сорок седьмой сессии (7-10 мая 2002 года) выразила поддержку усилиям учреждений Организации Объединенных Наций по обеспечению более стабильной и безопасной обстановки в регионе и отметила работу секретариата. В этой связи Комиссия подчеркнула, что ЕЭК ООН должна избегать дублирования работы с другими компетентными региональными или международными организациями. Комиссия предложила основным вспомогательным органам тщательно изучить свои программы работы в контексте безопасности в регионе (E/2002/37-E/ECE/1395, пункты 28-31).
3. **Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств** на своей сто двадцать восьмой сессии (12-15 ноября 2002 года) пришел к выводу, что вопросы, касающиеся защиты транспортных средств от угона (несанкционированного использования) и саморегулирующихся транспортных систем, относятся к ключевым сферам его деятельности, способствующей более глубокому пониманию проблемы безопасности на транспорте (TRANS/WP.29/885, пункт 26). В этом контексте Всемирный форум рассмотрит на своих будущих сессиях новый предложенный проект правил по единообразным техническим предписаниям, касающимся защиты автотранспортных средств от несанкционированного использования. Всемирный форум также обсудит вопрос о том, каким образом использовать саморегулирующиеся транспортные системы для отслеживания движения автотранспорта.
4. **Рабочая группа по железнодорожному транспорту** на своей пятьдесят шестой сессии (16-18 октября 2002 года) приняла следующие определения: **безопасность** на железнодорожном транспорте - *"требуемый в социальном отношении уровень отсутствия риска опасности в железнодорожной транспортной системе, когда риск*

*связан с несчастным случаем, травмированием людей или материальным ущербом", и **общая безопасность** на железных дорогах - "защита людей, транспортных средств и инфраструктуры транспорта от несанкционированных и непредвиденных действий любого рода" (TRANS/SC.2/198, пункт 6).*

5. **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту** на сорок шестой сессии (22-24 октября 2002 года) просила свой вспомогательный орган - Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях - изучить вопрос о необходимости внесения поправок в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Рекомендации, касающиеся технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), и/или любые другие документы ЕЭК ООН по вопросам внутреннего плавания посредством включения в них положений, направленных на укрепление безопасности на борту судов, осуществляющих плавание и находящихся в портах, а также вынести свои рекомендации в этой связи для дальнейшего рассмотрения (TRANS/SC.3/158, пункт 4).

6. **Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях** на своей двадцать шестой сессии (3-5 июня 2003 года) подчеркнула важное значение повышения безопасности на борту судов внутреннего плавания, которые сами могут быть использованы в качестве орудия террора. Она отметила, что эту работу следует проводить в тесном сотрудничестве с другими соответствующими органами, такими, как ЕС и ЦКСР. Правительствам, Европейской комиссии и речным комиссиям было предложено передать в секретариат свои соображения и конкретные предложения, имеющие отношение к мандату этой Рабочей группы, т.е. касающиеся возможных поправок к ЕПСВВП (например, на основе ужесточения режима доступа к судам, введения должности сотрудника по вопросам безопасности на борту пассажирских судов некоторых типов и т.д.), включения возможных положений по безопасности в рамках будущей Речной информационной службы (РИС) и подготовки соответствующих поправок к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) (TRANS/SC.3/WP.3/52, пункт 9).

Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

7. 30 мая в Бухаресте (Румыния) Совет министров ЕКМТ принял заявление о транспортной безопасности и терроризме. В частности, в этом заявлении содержится просьба к ЕКМТ следить за изменениями в области повышения транспортной

безопасности и обмениваться опытом оптимальной практики в транспортном секторе, а также сотрудничать с другими межправительственными организациями, такими, как Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Международная морская организация (ИМО), и в то же время изыскивать способы объединения усилий по повышению эффективности и безопасности транспортной системы и не допускать введения непоследовательных и несовместимых требований по безопасности в рамках различных видов транспорта. В этом заявлении также содержится просьба к ЕЭК ООН провести в соответствии с решением ее Комитета по внутреннему транспорту обзор своих правовых документов, с тем чтобы убедиться в том, что в них надлежащим образом учтены последствия с точки зрения транспортной безопасности.

Международная морская организация (ИМО)

8. В июле 2004 года после принятия Дипломатической конференцией серии мер по укреплению безопасности на море, а также по предотвращению и пресечению террористических актов, направленных против судоходства, должен вступить в силу новый всеобъемлющий режим безопасности для международного судоходства. Конференция, состоявшаяся в лондонской штаб-квартире Международной морской организации (ИМО) 9-13 декабря, имела первостепенное значение не только для международной морской отрасли, но и для мирового сообщества в целом, особенно если учитывать ту центральную роль, которую судоходство играет в мировой торговле. Принятые меры являются итогом интенсивной работы Комитета по безопасности на море (ИМО) и ее Межсессионной рабочей группы в течение чуть более одного года после злодейских террористических актов, совершенных в Соединенных Штатах в сентябре 2001 года.

9. Конференция приняла ряд поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) 1974 года, самой важной и значительной из которых является утверждение нового Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС). Этот Кодекс содержит подробные требования по безопасности для правительств, портовых властей и судоходных компаний, которые изложены в обязательном разделе (часть А), а также ряд рекомендаций о способах соблюдения этих требований во втором, необязательном разделе (часть В). Конференция также приняла ряд резолюций, призванных подчеркнуть значение этих поправок, стимулировать применение мер в отношении судов и портовых средств, не охваченных этим Кодексом, и подготовить почву для будущей работы над данным вопросом.

Международный кодекс по охране судов и портовых средств

10. В целом Кодекс базируется на подходе, в соответствии с которым обеспечение охраны судов и портовых средств по существу равнозначно управлению рисками и для определения приемлемости тех или иных мер безопасности в каждом конкретном случае необходимо произвести оценку рисков.

11. Цель Кодекса заключается в создании унифицированной и взаимосвязанной структуры для оценки рисков, позволяющей правительствам соизмерять изменения степени угрозы с изменениями степени угрозы с изменениями уровня уязвимости судов и портовых сооружений.

12. Прежде всего, каждое Договаривающееся правительство должно производить оценки охраны портовых сооружений. Оценки охраны включают три основных компонента. Во-первых, должны быть определены и оценены важное имущество и инфраструктура, имеющие решающее значение для функционирования портового средства, а также те зоны или сооружения, в случае повреждения которых могут погибнуть люди или может быть нанесен ущерб портовому хозяйству либо окружающей среде. Затем в этой оценке необходимо выявить фактические угрозы для вышеупомянутого важного имущества и инфраструктуры в целях установления приоритетности мер охраны. Наконец, в оценке должна быть учтена уязвимость портового средства путем выявления недостатков, касающихся физической охраны конструктивной целостности, систем защиты, методики выполнения процедур, систем связи, транспортной инфраструктуры, предприятий общественного пользования и других объектов в пределах портового средства, которые могут стать вероятной целью. По завершении этой оценки Договаривающееся правительство может точно определить степень риска.

13. Такая концепция управления рисками будет закреплена в Кодексе путем принятия ряда минимальных функциональных требований безопасности судов и портовых средств. Для судов эти требования включают:

- планы охраны судна;
- лиц командного состава судна, ответственных за охрану;
- должностных лиц компании, ответственных за охрану;
- соответствующее бортовое оборудование.

14. Для портовых средств эти требования включают:

- планы охраны портового средства;
- должностных лиц портового средства, ответственные за охрану;
- соответствующее оборудование для обеспечения безопасности.

15. Кроме того, требования к судам и портовым средствам включают:

- наблюдение и контроль за доступом;
- наблюдение за действиями людей и за грузом;
- обеспечение наличия средств охранной связи в постоянной готовности к использованию.

16. Поскольку каждое судно (или класс судна) и каждое портовое средство характеризуются разными рисками, то метод, применение которого обеспечит соблюдение конкретных требований Кодекса, будет в соответствующих случаях определять и в конечном счете одобрять Администрация или Договаривающееся правительство.

17. Для сообщения об угрозе для портового средства или судна Договаривающееся правительство установит соответствующий уровень охраны. Уровни охраны 1, 2 и 3 соответствуют обычной, средней и повышенной степеням угрозы. При установлении уровня охраны создается связь между судном и портовым средством, поскольку при этом срабатывает механизм осуществления соответствующих мер по охране судна и портового средства.

18. В преамбуле к Кодексу отмечается, что по мере роста угрозы единственным логическим способом противодействия является снижение уязвимости. Кодекс предусматривает несколько способов снижения уязвимости. В отношении судов будет задействована система наблюдения, проверки, сертификации и контроля для обеспечения выполнения надлежащих мер по охране. Эта система будет основываться на значительно расширенных мерах контроля, предусмотренных в Конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС). Сотрудники портовых средств также будут обязаны доводить до сведения соответствующего договаривающегося правительства определенную информацию, связанную с безопасностью, которое в свою очередь представит перечень утвержденных планов охраны портового средства, включая передачу ИМО подробных сведений о расположении объектов и контактную информацию.

Компания и судно

19. В соответствии с положениями Кодекса любая компания, эксплуатирующая суда, должна назначить у себя должностное лицо, ответственное за охрану, а на каждом из своих судов - лицо командного состава судна, ответственное за охрану. Обязанности должностного лица компании, ответственного за охрану, включают обеспечение надлежащего проведения оценки охраны судна, подготовки плана охраны судна и его представления на одобрение Администрации (или от ее имени) и после этого передачу плана на каждое судно.

20. В плане охраны судна указываются как эксплуатационные, так и физические меры охраны, которые следует принимать на самом судне для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем охраны 1. В плане должны быть также указаны дополнительные или усиленные меры охраны, которые при получении соответствующих указаний могут быть приняты на самом судне для перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в плане должны быть указаны возможные действия по подготовке судна к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы судну в случае угрозы при уровне охраны 3.

21. На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям главы XI-2 СОЛАС и части А Кодекса ОСПС. Если судно находится в порту Договаривающегося правительства или следует к этому порту, то на основании положений правила XI-2/9 это Договаривающееся правительство имеет право осуществлять в отношении данного судна различные меры, связанные с контролем и выполнением требований. Это судно подлежит проверкам в рамках контроля судов государством порта, однако такие проверки обычно не распространяются на сам план охраны судна, за исключением особых обстоятельств.

22. Судно может также подлежать дополнительным мерам контроля, если у Договаривающегося правительства, осуществляющего меры, связанные с контролем и выполнением требований, есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, была снижена.

Портовое средство

23. Каждое Договаривающееся правительство должно обеспечить проведение оценки охраны каждого из портовых средств, находящихся на его территории и обслуживающих суда, совершающие международные рейсы. Оценка охраны портового средства является по существу анализом риска в отношении всех аспектов эксплуатации портового средства

с целью определить, какие его части наиболее уязвимы и/или могут быть наиболее вероятным объектом нападения. Риск для безопасности является функцией угрозы нападения, связанной с уязвимостью объекта нападения и последствиями нападения.

24. По завершении этого анализа станет возможным выполнить общую оценку уровня риска. Оценка охраны портового средства поможет определить, для каких портовых средств требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану, и разработка плана охраны портового средства. В этом плане указываются эксплуатационные и физические меры охраны, которые следует принимать портовому средству для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем охраны 1. В плане должны быть также указаны дополнительные, или усиленные, меры охраны, которые, при получении соответствующих указаний, могут быть приняты портовым средством для перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в нем должны быть указаны возможные действия по подготовке портового средства к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы при уровне охраны 3.

25. Суда, использующие портовые средства, могут подвергаться проверкам в рамках контроля судов государством порта, а также дополнительным мерам контроля. До входа судна в порт соответствующие власти могут потребовать предоставления информации, касающейся судна, имеющегося на нем груза, пассажиров и судового персонала. При определенных обстоятельствах судну может быть отказано в заходе в порт.

Обязанности Договаривающихся правительств

26. Договаривающиеся правительства имеют различные обязанности, включая установление применимого уровня охраны, одобрение плана охраны судна и соответствующих поправок к ранее одобренному плану, проверку соответствия судов положениям главы XI-2 СОЛАС и части А Кодекса ОСПС, а также выдачу судам Международного свидетельства об охране судна, определение тех портовых средств, находящихся на их территории, руководство которых должно назначать должностное лицо портового средства, ответственное за охрану, обеспечение проведения и одобрения оценки охраны портового средства и плана охраны портового средства и любых последующих поправок к ним и осуществление мер, связанных с контролем и выполнением требований. Оно также несет ответственность за представление информации в Международную морскую организацию, а также в отрасли судоходства и портов.

27. Договаривающиеся правительства могут назначать или учреждать "назначенные органы" в рамках правительства для выполнения своих задач по обеспечению охраны и разрешать признанным в области охраны организациям выполнение определенной работы в отношении портовых средств, однако окончательное решение относительно принятия и одобрения этой работы должно принимать Договаривающееся правительство или назначенный орган.

Поправки к СОЛАС

28. Конференция приняла ряд поправок к Конвенции СОЛАС 1974 года, направленных на повышение безопасности судов на море и в зонах взаимодействия судно/порт. Среди прочего, эти поправки предусматривают введение новой главы СОЛАС, посвященной непосредственно аспектам безопасности на море и содержащей обязательное требование для судов соблюдать Кодекс ОСПС.

29. В изменениях к главе V (Безопасность мореплавания) предусмотрены новые временные рамки для установки систем автоматического оповещения (САО). Суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 рег. тонн и более, но менее 50 000 рег. тонн, должны быть оснащены САО не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности после 1 июля 2004 года или к 31 декабря 2004 года, смотря по тому, что произойдет раньше. Суда, оборудованные САО, должны держать эту систему включенной постоянно, кроме случаев, когда международные соглашения, правила или нормы предусматривают защиту навигационной информации.

30. Существующая глава XI СОЛАС (Специальные меры по повышению безопасности на море) была перенумерована в главу XI-1. В соответствии с измененным правилом XI-1/3 опознавательный номер судна должен быть нанесен постоянно на видном месте либо на корпусе судна, либо на его надстройке. На пассажирских судах маркировка должна быть нанесена на горизонтальной поверхности, видимой сверху. Опознавательный номер судна должен быть также нанесен в соответствующих местах во внутренних помещениях.

31. Кроме того, согласно новому правилу XI-1/5, судам должен выдаваться Журнал непрерывной регистрации истории судна, целью которого является обеспечение бортовой регистрации истории судна в отношении вносимой в него информации. Этот журнал выдается Администрацией и должен содержать по меньшей мере такую информацию, как название судна и государства, под флагом которого судно имеет право плавать, дату регистрации судна в этом государстве, опознавательный номер судна, порт, в котором судно зарегистрировано, название зарегистрированного(ых) собственника(ов) и его(их) зарегистрированный(ые) адрес(а). Любые изменения заносятся в Журнал таким образом,

чтобы предоставлять обновленную текущую информацию вместе с хронологией этих изменений.

Новая глава XI-2 (Специальные меры по усилению охраны на море)

32. После перенумерованной главы XI-1 добавлена полностью новая глава XI-2 (Специальные меры по усилению охраны на море).

33. Эта глава применяется к пассажирским судам и грузовым судам, включая высокоскоростные суда, валовой вместимостью 500 рег. тонн и более, морским передвижным буровым установкам и портовым средствам, обслуживающим такие суда, совершающие международные рейсы.

В правиле XI-2/3 этой новой главы говорится о Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодексе ОСПС). Часть А этого Кодекса содержит обязательные требования, а часть В - рекомендации относительно наиболее эффективных способов соблюдения обязательных требований.

34. В соответствии с этим правилом Администрации должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны судам, имеющим право плавать под их флагом. До захода в порт, находящийся на территории Договаривающегося правительства, или во время пребывания в этом порту судно должно выполнять требования в отношении уровня охраны, установленного этим Договаривающимся правительством, если такой уровень охраны является более высоким, чем уровень охраны, установленный Администрацией для этого судна.

35. Правило XI-2/4 подтверждает право капитана на свое профессиональное мнение в отношении решений, необходимых для поддержания уровня безопасности и охраны судна. В соответствии с этим правилом капитан не должен быть ограничен компанией, фрахтователем или любым иным лицом в принятии решений в этой области.

36. Правило XI-2/5 требует, чтобы все суда были оборудованы судовой системой тревожного оповещения в соответствии со строгим графиком, согласно которому большая часть судов должна быть оснащена такой системой к 2004 году, а остальные суда - к 2006 году. При приведении в действие судовая система тревожного оповещения должна включать и передавать компетентному органу, назначенному Администрацией, тревожное оповещение в направлении судно-берег, указывающее опознавательные данные судна и его координаты и предупреждающее, что безопасность судна находится под угрозой или снизилась. Эта система не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне. Судовая система тревожного оповещения должна быть такой,

чтобы ее можно было привести в действие с ходового мостика или по меньшей мере с одного другого места.

37. Правило XI-2/6 охватывает требования к портовым средствам, предусматривая, в частности, что Договаривающиеся правительства должны обеспечить, чтобы оценки охраны портовых средств проводились и планы охраны портовых средств разрабатывались, пересматривались и внедрялись в соответствии с Кодексом ОСПС.

38. Другие правила в этой главе предусматривают представление информации ИМО, контроль судов в порту (включая такие меры, как отсрочка отхода судна, задержание судна, ограничение операций, в том числе перемещение в пределах порта, или выдворение судна из порта), а также возложение конкретной ответственности на компании.

Резолюции, принятые Конференцией

39. Конференция приняла 11 резолюций, основные элементы которых излагаются ниже. По запросу может быть предоставлен полный текст каждой резолюции.

40. **Резолюция 1 Конференции (Принятие поправок к приложению к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками):** в этой резолюции Конференция постановляет, что поправки считаются принятыми 1 января 2004 года (если до этой даты более одной трети Договаривающихся правительств Конвенции или Договаривающиеся правительства государств, общий торговый флот которых по валовой вместимости составляет не менее 50% мирового торгового флота, не заявят о своих возражениях против поправок) и что в таком случае поправки вступят в силу 1 июля 2004 года.

41. **Резолюция 2 Конференции (Принятие Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС)):** в этой резолюции Конференция принимает Кодекс ОСПС и предлагает Договаривающимся правительствам Конвенции принять к сведению, что Кодекс ОСПС начнет действовать 1 июля 2004 года по вступлении в силу новой главы XI-2 Конвенции.

42. **Резолюция 3 Конференции (Дальнейшая работа Международной морской организации, связанная с повышением безопасности на море):** в этой резолюции Конференция предлагает Международной морской организации в срочном порядке разработать учебное пособие, например курс типовых лекций для лиц командного состава судна, ответственных за охрану, должностных лиц компании, ответственных за охрану, и должностных лиц портового средства, ответственных за охрану; эксплуатационные стандарты для судовой системы тревожного оповещения; эксплуатационные стандарты и

инструкции для систем опознавания и отслеживания местонахождения судов с большим радиусом действия; инструкции по контролю судов и рекомендации, касающиеся "признанных в области охраны организаций", и утвердить их своевременно до вступления в силу поправок к Конвенции, принятых Конференцией.

43. Резолюция 4 Конференции (Будущие поправки к главам XI-1 и XI-2 Конвенции СОЛАС 1974 года о специальных мерах по повышению безопасности и усилению охраны на море): в этой резолюции Конференция рекомендует, чтобы будущие поправки к положениям глав XI-1 и XI-2 Конвенции принимались либо Комитетом по безопасности на море Международной морской организации, либо Конференцией Договаривающихся правительств Конвенции.

44. Резолюция 5 Конференции (Содействие развитию технического сотрудничества и помощи): в этой резолюции Конференция настоятельно призывает Договаривающиеся правительства Конвенции и государства - члены Организации оказывать, в сотрудничестве с Организацией, помощь тем государствам, которые испытывают трудности в выполнении требований принятых поправок; и использовать Комплексную программу технического сотрудничества Организации в качестве одного из основных инструментов содействия эффективному осуществлению и соблюдению принятых поправок.

45. Она также просит Генерального секретаря ИМО предпринять необходимые шаги в рамках Комплексной программы технического сотрудничества для дальнейшего усиления уже предоставляемой помощи и обеспечения возможности ИМО для удовлетворения будущих потребностей развивающихся стран в непрерывной подготовке и обучении, совершенствовании их инфраструктуры и мер в области безопасности на море и охраны портов, а также предлагает донорам, международным организациям и судоходной и портовой отрасли делать финансовые взносы в Комплексную программу технического сотрудничества ИМО для ее деятельности по обеспечению безопасности на море и охраны портов и предоставлять этой Программе людские ресурсы и/или помощь в натуральном виде.

46. Она также предлагает Генеральному секретарю как можно скорее рассмотреть вопрос о создании целевого фонда безопасности на море, который должен служить специальным источником финансовой поддержки технического сотрудничества в области безопасности на море, и в частности оказывать содействие национальным инициативам в развивающихся странах, направленным на укрепление их инфраструктуры и мер в области безопасности на море.

47. Резолюция 6 Конференции (Своевременное осуществление специальных мер по усилению охраны на море): в этой резолюции Конференция ссылается на трудности, возникшие в ходе осуществления Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ), и обращает внимание Договаривающихся правительств и отрасли на тот факт, что в главе XI-2 Конвенции не предусматривается никакого продления сроков введения соответствующих специальных мер по усилению охраны на море. Она призывает Договаривающиеся правительства в первоочередном порядке предпринять все шаги, необходимые для скорейшего завершения разработки любых законодательных или административных соглашений, которые требуются на национальном уровне, для введения в действие принятых поправок к Конвенции, касающихся сертификации судов, имеющих право плавать под их флагом, или портовых средств, расположенных на их территории. Она также рекомендует, чтобы Договаривающиеся правительства и соответствующие Администрации назначили даты - заблаговременно до 1 июля 2004 года, срока введения в действие положений, до которых должны быть представлены запросы на получение свидетельства, с тем чтобы обеспечить завершение процесса сертификации и дать возможность компаниям и портовым средствам исправить любую ситуацию, связанную с несоблюдением требований. Она также рекомендует, чтобы Договаривающиеся правительства и отрасли предприняли неотложные шаги для обеспечения своевременного создания всей необходимой инфраструктуры для эффективного осуществления принятых мер в целях усиления охраны на борту морских судов и на берегу.

48. Резолюция 7 Конференции (Принятие надлежащих мер по усилению охраны судов, портовых средств, арендованных морских передвижных буровых установок и стационарных и плавучих платформ, не охваченных главой XI-2 Конвенции СОЛАС 1974 года): в этой резолюции Конференция предлагает Договаривающимся правительствам принять надлежащие меры, которые они могут счесть необходимыми, для усиления охраны судов и портовых средств, помимо тех, которые охвачены главой XI-2 Конвенции; она также призывает Договаривающиеся правительства соответствующим образом подготовить и распространить информацию для облегчения контактов и связи между должностными лицами компании и лицами командного состава судна, ответственными за охрану, и компетентными органами, ответственными за охрану портовых средств, не охваченных главой XI-2, до входа судна в порт или его постановки на якорь.

49. Резолюция 8 Конференции (Усиление безопасности в сотрудничестве с Международной организацией труда): в этой резолюции Конференция предлагает МОТ в срочном порядке продолжить разработку документа об удостоверениях личности моряков, в ходе которой следует, в частности, подготовить для профессиональных целей

поддающийся контролю документ по вопросам охраны и документ с информацией о сертификации, а также предлагает ИМО и МОТ создать совместную рабочую группу МОТ/ИМО для детальной разработки всеобъемлющих требований в области охраны портов.

50. Резолюция 9 Конференции (Усиление охраны в сотрудничестве с Всемирной таможенной организацией): в этой резолюции Конференция предлагает ВТО в срочном порядке рассмотреть меры по усилению охраны в рамках международных комбинированных перевозок в закрытых транспортных единицах и просит Генерального секретаря ИМО оказать консультативное содействие в ходе обсуждения вопросов, касающихся морских перевозок, в ВТО.

51. Резолюция 10 Конференции (Скорейшее внедрение системы опознавания и отслеживания судов с большим радиусом действия): в этой резолюции Конференция напоминает, что система опознавания и отслеживания судов с большим радиусом действия является одной из мер, позволяющих в максимальной степени усилить охрану морских и прибрежных государств, и отмечает, что в настоящее время вполне приемлемой системой для опознавания и отслеживания судов с большим радиусом действия является система опроса Инмарсат С. Она настоятельно призывает правительства в первоочередном порядке предпринять любые шаги на национальном уровне, необходимые для создания и внедрения системы опознавания и отслеживания судов с большим радиусом действия, и предлагает Договаривающимся правительствам содействовать тому, чтобы суда, имеющие право плавать под флагом их государства, приняли необходимые меры и были готовы автоматически отвечать на систему опроса Инмарсат С или на другие имеющиеся системы. Она также просит правительства рассмотреть все аспекты, связанные с внедрением системы опознавания и отслеживания судов с большим радиусом действия, включая вероятность ее неправомерного использования в качестве средства для сбора информации о судне и необходимость соблюдения конфиденциальности в отношении полученных таким образом сведений.

52. Резолюция 11 Конференции (Человеческий фактор и береговой отпуск моряков): в этой резолюции Конференция настоятельно призывает правительства при осуществлении положений главы XI-2 Конвенции и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС) учитывать человеческий фактор, необходимость обеспечения специальной защиты моряков и ключевое значение берегового отпуска моряков. Она также рекомендует правительствам, государствам - членам ИМО и неправительственным организациям, имеющим консультативный статус при Организации, довести до сведения Организации любые случаи, когда осуществление положений главы XI-2 Конвенции или Кодекса отразилось неблагоприятно на

человеческом факторе. Она также просит Генерального секретаря ИМО довести до сведения Комитета по безопасности на море и Комитета по облегчению международного морского судоходства Организации любые сообщенные Организации проблемы, связанные с человеческим фактором и возникшие в результате осуществления главы XI-2 Конвенции или Кодекса.

Международная организация труда (МОТ)

53. Новая **Конвенция об удостоверениях личности моряков**, принятая ежегодной Международной конференцией труда Организации в июне 2003 года, заменяет собой Конвенцию МОТ № 108, принятую в 1958 году. Эта Конвенция устанавливает более жесткий режим идентификации моряков с целью обеспечить более эффективную защиту от терроризма и добиться того, чтобы 1,2 млн. моряков во всем мире пользовались свободой передвижения, необходимой для их благополучия и осуществления их профессиональной деятельности, а также в целом для того, чтобы облегчить международную торговлю.

54. В Конвенции перечислены основные требования к документу, а в приложении к ней содержатся подробные сведения, такие, как точная форма удостоверения личности (УЛ), которая впоследствии должна легко адаптироваться с учетом технологических достижений. Важнейшим элементом УЛ, в отношении которого была достигнута полная договоренность, станет шаблон биометрических данных на основе отпечатков пальцев. В принятой в связи с этой Конвенцией резолюции содержится просьба к Генеральному директору МОТ принять неотложные меры для разработки "глобального взаимозаменяемого стандарта для биометрических элементов, в частности в сотрудничестве с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО)". В ней предусмотрено положение по упрощению порядка получения берегового отпуска, а также транзита и перемещения моряков, включая освобождение от необходимости наличия визы для моряков, находящихся в отпуске на берегу.

55. Во избежание риска выдачи УЛ неправомочному лицу Конвенция также требует, чтобы ратифицировавшие ее государства-члены хранили информацию в надлежащей базе данных, доступной для международного консультирования уполномоченными должностными лицами, а также разработали и соблюдали адекватные процедуры выдачи УЛ. Эти процедуры, охватывающие не только аспекты безопасности, но и все необходимые гарантии индивидуальных прав, включая защиту данных, должны быть прозрачными и доступными для международного контроля.

56. 9-11 июля 2003 года в Женеве состоялось совещание совместной Рабочей группы МОТ/ИМО по охране портов, созданной на основании резолюции № 8 Дипломатической конференции ИМО. Рабочая группа согласовала текст проекта **Кодекса практики по охране в портах**.

57. Цель этого Кодекса состоит в создании методики обнаружения потенциальных рисков для безопасности порта и в определении функций, задач и мер в области охраны для предупреждения, и выявления незаконных актов, направленных против портов, обслуживающих международные перевозки и морские операции, а также реагирования на такие акты посредством:

- выработки рекомендаций о проведении оценки безопасности соответствующим компетентным органом в отношении каждого порта;
- выработки рекомендаций для создания консультативного комитета по охране порта в составе представителей всех заинтересованных сторон;
- выработки рекомендаций по подготовке плана охраны, охватывающего перечисленные в оценке вопросы и определяющего подлежащие осуществлению соответствующие меры охраны;
- применения руководящих принципов безопасности в отношении всех зон и функций порта и лиц, которые работают в порту, ведут с ним коммерческую деятельность и запрашивают доступ в порт либо перемещаются через порт транзитом. К их числу относятся портовые рабочие и прочий персонал порта, моряки, пассажиры, а также пассажирский багаж, груз, материалы, транспортные средства и оборудование, поступающее из портовой зоны или из-за ее пределов;
- содействия информированию по вопросам охраны порта, а также подготовки персонала с учетом выполняемых им функций;
- максимального повышения эффективности мер безопасности путем систематических тренировок, тестирования и проверки процедур безопасности для выявления и исправления несоответствий, повреждений и недостатков;
- руководящие принципы по охране портов в этом Кодексе могут также послужить основой для обеспечения безопасности национальных портов и морских операций.

58. Кодекс призван дать возможность правительствам, работодателям, работникам и т.д. снизить вероятность рисков для портов в результате угрозы, вызванной неправомерными актами. Он может использоваться в качестве руководства для разработки и осуществления стратегии охраны порта с учетом выявленных угроз для безопасности.

59. Ожидается, что проект Кодекса практики по охране в портах будет рассмотрен и принят на Трехстороннем совещании экспертов по вопросам безопасности, охраны и санитарного состояния портов (Женева, 8-17 декабря 2003 года).

Центральная комиссия судоходства по Рейну (ЦКСР)

60. В рамках ЦКСР была создана специальная группа экспертов, которой было поручено рассмотреть возможные меры, направленные на повышение безопасности судоходства по Рейну, в частности, во исполнение решений, принятых на Дипломатической конференции ИМО в декабре 2002 года.

61. Эта группа подробно обсудила вопрос о взаимодействии внутреннего судоходства с планируемой системой, создаваемой для морского транспорта и портов, и в частности следующие аспекты:

- внутреннее судоходство как важное средство фидерного обслуживания морского транспорта;
- суда внутреннего плавания в качестве объекта/орудия террористов;
- степень опасности грузов, в частности грузов, перевозимых в контейнерах;
- небольшой экипаж судна как преимущество/недостаток;
- потребности морских портов в отношении перевозок по внутренним водным путям в районы, находящиеся вдали от прибрежной полосы;
- возможное распространение мер безопасности на внутренние водные порты;
- последствия для перевозки опасных грузов.

62. Было отмечено, в частности, что внутреннее судоходство уже надежно с точки зрения транспортных операций и охраны окружающей среды и что необходимо также обеспечить его безопасность в плане защиты от внешней угрозы. ЦКСР создала систему правил, которые можно рассматривать в качестве эквивалента Конвенции СОЛАС на

морском транспорте. Помимо аспектов безопасности, по всей видимости, целесообразно принять дополнительные меры по охране, которые должны быть адаптированы с учетом требований морских перевозок и портов. Был сделан вывод о том, что порты внутреннего судоходства как партнеры морских портов также должны быть включены в систему безопасности.

63. Специальная группа экспертов намерена продолжить свою работу, возможно в сотрудничестве с Европейским сообществом, и представить свои выводы на весенней сессии ЦКСР в 2004 году.

Международная организация по стандартизации (ИСО)

64. ИСО и Стратегический совет по технологии безопасности подписали Меморандум о взаимопонимании (MoV) в целях разработки стандартов, необходимых для повышения безопасности и эффективности морских контейнерных перевозок.

65. В соответствии с MoV технический комитет ISO/TC.8 "*Суда и технология морских перевозок*" ИСО будет сотрудничать со Стратегическим советом по технологии безопасности в рамках предпринимаемых усилий по осуществлению их инициативы, направленной на создание рациональных и безопасных торговых путей (ССТ) - крупнейшего международного проекта с участием государственного и частного секторов для повышения безопасности и эффективности контейнерных перевозок между конечными пунктами.

66. Такое сотрудничество послужит фундаментом для международной экспериментальной программы, инициированной техническим комитетом ИСО в целях устранения пробелов в системе безопасности, а также выработки решений проблем безопасности посредством подготовки стандартов для международного торгового сообщества.

67. В рамках сотрудничества с инициативой ССТ технический комитет планирует выработать рекомендации, касающиеся новых процедур хранения и передачи грузов, дополнительных данных, подлежащих передаче, интерфейсов считывания информации и способов передачи данных, а также средств поиска данных и доступа к ним, по мере необходимости.
