



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/2006/7/Add.1
12 September 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Пятидесятая сессия
Женева, 11-13 октября 2006 года
пункт 6 а) повестки дня

ИНФРАСТРУКТУРА ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях
международного значения (СМВП)

Записка секретариата

Добавление

Ниже приводится проект Приложения IV к Соглашению СМВП, подготовленный секретариатом с помощью консультанта, для рассмотрения Рабочей группой по внутреннему водному транспорту совместно с проектом поправок к основному тесту Соглашения, касающихся защиты инфраструктуры внутренних водных путей от преднамеренного внешнего воздействия (см. ECE/TRANS/SC.3/2006/7).

Вступление

1. Напоминается, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок девятой сессии одобрила ряд поправок к Соглашению СМВП, поручив секретариату начать процедуру введения их в действие.
2. Одновременно Рабочая группа рассмотрела предложения Украины о внесении новых поправок в СМВП по вопросу обеспечения безопасности на внутренних водных путях, как они изложены в документе TRANS/SC.3/2004/9, пункты 9-14. Рабочая группа нашла предложения Украины в целом приемлемыми и просила правительства представить свои предложения о возможном содержании Приложения IV к Соглашению СМВП относительно защиты сети водных путей и портов категории E от преднамеренного внешнего воздействия. Секретариату было поручено составить текст проекта дополнительных поправок к СМВП на основе предложений Украины и предложений, которые будут получены от правительств по содержанию нового приложения IV, и направить его для рассмотрения Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) на ее тридцатой сессии. Было решено вернуться к обсуждению дальнейших поправок к Соглашению СМВП на пятидесятой сессии Рабочей группы SC.3 с учетом возможных рекомендаций SC.3/WP.3 (TRANS/SC.3/168, п.п. 21-25).
3. В ходе своей тридцатой сессии Рабочая группа SC.3/WP.3 сочла, что бо́льшая часть поправок к самому Соглашению СМВП (как они изложены в настоящее время в документе ECE/TRANS/SC.3/2006/7), может быть представлена для рассмотрения и принятия Рабочей группой SC.3 уже на ее предстоящей пятидесятой сессии в октябре 2006 года. Что же касается приложения IV, то правительствам было вновь предложено представить свои предложения по его возможному содержанию (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60, п. 19).
4. По мнению некоторых делегаций, в новом приложении IV должны быть отражены общие требования к техническим средствам защиты инфраструктуры внутренних водных путей (непосредственно водные пути, знаки навигационной путевой обстановки; гидротехнические сооружения-шлюзы, мосты и другие сооружения водного пути; портовые комплексы и др.) от преднамеренного воздействия, которое может нанести ущерб судоходству. В свою очередь, по мнению Председателя Рабочей группы SC.3/WP.3, приложение IV не должно налагать на государства - Договаривающиеся стороны Соглашения СМВП жестких требований технического характера, а скорее должно содержать рамочные положения общего характера по аналогии с тем, как это имеет место в случае с Международным кодексом по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), принятом в рамках Международной морской организации (ИМО). В то же время он предостерег от полного распространения положений ОСПС на внутренние водные пути и порты, особенно с учетом итогов обмена мнениями по вопросу о "транспорте и безопасности", которое имело место в ходе сорок девятой сессии Рабочей группы SC.3 (ECE/TRANS/DC.3/WP.3/60, п.21).
5. В соответствии с Кодексом ОСПС, портовое средство а также портовые суда, должны иметь план с детальным перечнем организационно-технических мер по обеспечению должного уровня охраны.

6. Учитывая тот факт, что вопросы охраны гидротехнических сооружений – шлюзы, мосты, дамбы, подходные каналы и др. решались и решаются сейчас в значительной степени автономно, соответствующими ведомствами, представляется целесообразным сосредоточиться в приложении IV в основном на безопасности портов, что соответствовало бы кодексу ОСПС, позициям правительств (см. в частности документы TRANS/SC.3/2004/9 и TRANS/SC.3/2005/4) и имевшему место обмену мнениями по данному вопросу в рамках Рабочих групп SC.3 и SC.3/WP.3.

7. Под термином «порт» при этом понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территориях и речных акваториях и предназначенных для обслуживания судов, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в торговом порту.

8. Поскольку предложений правительств по содержанию Приложения IV в секретариат пока не поступило, секретариат с помощью консультанта подготовил проект приложения IV к Соглашению СМВП – «Защита сети внутренних водных путей международного значения от преднамеренного внешнего воздействия», который учитывает соответствующую деятельность различных международных организаций, таких как ИМО и МОТ, а также имевший место в ЕЭК ООН обмен мнениями по вопросу «транспорт и безопасность» и замечания правительств по этому вопросу.

«Приложение IV

ЗАЩИТА СЕТИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ ОТ ПРЕДНАМЕРЕННОГО ВНЕШНЕГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

1. Внутренние водные пути, используемые в международном судоходстве, и расположенная на них инфраструктура должны находиться под надежной охраной, исключающей несанкционированное внешнее воздействие, которое может причинить ущерб судоходству, здоровью и жизни людей, а также окружающей среде.

2. Договаривающиеся стороны, правительственные учреждения, местные администрации и администрации бассейнов, представители судоходных компаний и порты должны принимать эффективные меры для выявления угрозы и предотвращения преднамеренного внешнего воздействия, которое могло бы нанести такой ущерб.

3. Выполнение таких мер предусматривает разработку по поручению правительств Договаривающихся сторон соответствующих планов охраны инфраструктуры водных путей и портов, которые обеспечивали бы, как безопасность указанных объектов, так и находящихся на их акваториях судов.

4. Эти планы, как минимум, должны содержать:

- меры для предотвращения несанкционированного доступа на территорию порта путем выставления охраны, применения заграждений, заборов, технических средств наблюдения и др.;
- меры для предотвращения того, чтобы на территории порта или на находящемся на его акватории судне не оказались предназначенные для применения

против людей судов или портов оружие и любые другие опасные вещества, на перевозку которых нет разрешения;

- меры по наблюдению и обеспечению эффективного контроля береговых и плавучих средств навигационного оборудования, имеющих на них источников энергии и другого снабжения, путем применения мобильных средств контроля и другими способами;

- процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны, включая положения по поддержанию выполнения критически важных портовых операций или взаимодействия судно/порт;

- меры по обеспечению эффективной связи и сотрудничества между должностными лицами порта и соответствующими должностными лицами судов и обеспечение совместимости деятельности должностных лиц порта и администрации судов по вопросам охраны;

- процедуры эвакуации в случае угрозы или нарушения охраны;

- обязанности лиц, которым вменена охрана порта, и остального персонала порта по вопросам охраны;

- процедуры взаимодействия с судами в вопросах охраны;

- процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;

- процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;

- сведения о должностном лице порта, ответственном за охрану;

- меры по обеспечению защиты информации, содержащейся в плане.

5. Должностные лица порта, ответственные за охрану, и соответствующий береговой персонал должны обладать знаниями и пройти подготовку с учетом положений пункта 4 выше.

6. Оценка охраны порта является существенно важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления планов охраны порта. Эта оценка выполняется правительством Договаривающейся стороны, на территории которой расположен данный порт. Договаривающаяся сторона может уполномочить признанную в области охраны организацию провести оценку охраны конкретного порта.

7. Оценка охраны порта периодически пересматривается и обновляется».

— — — — —