



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях

Сорок восьмая сессия

Женева, 17–19 февраля 2016 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Рабочее совещание по безопасности на внутреннем водном транспорте

Рабочее совещание по безопасности внутреннего плавания

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2014–2015 годы (ECE/TRANS/2014/23), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту 27 февраля 2014 года.

2. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей пятьдесят девятой сессии была проинформирована о деятельности Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, нацеленной на усиление безопасности на внутреннем транспорте, и решила организовать рабочее совещание по безопасности внутреннего плавания, приурочив его к сорок восьмой сессии Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (далее С.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/201, пункт 73).

II. Мероприятия ЕЭК ООН в контексте безопасности на транспорте

3. ЕЭК ООН занимается проблемами безопасности на транспорте в течение многих лет и в прошлом ориентировала свою дискуссию как на общие вопросы политики, так и на ситуацию в конкретных секторах (в частности, на автомо-



бильном и железнодорожном транспорте). В 2010 году Комитет по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/208, пункт 91) рекомендовал продолжить – в сотрудничестве с государствами-членами, международными организациями, частным сектором и научными кругами – работу по усилению безопасности на внутреннем транспорте, в особенности путем организации мероприятий по обмену информацией и оптимальной практикой. С тех пор ЕЭК ООН организовала следующие мероприятия по безопасности на транспорте:

- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, январь 2010 года, Женева;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, январь 2011 года, Женева;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте (совещание ОБСЕ-ЕЭК ООН за «круглым столом»), декабрь 2011 года, Вена;
- дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, февраль 2013 года, Женева;
- рабочее совещание по железнодорожной безопасности, октябрь 2013 года, Женева;
- рабочее совещание на тему: «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности», сентябрь 2015 года, Женева.

4. Некоторые из этих мероприятий были посвящены общим вопросам политики (в частности, дискуссионный форум по безопасности на внутреннем транспорте, который состоялся в декабре 2011 года в Вене), другие же – конкретным вопросам, касающимся ситуации в отдельных секторах. Рабочее совещание на тему: «Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры первостепенной важности», приуроченное к сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), было сосредоточено на аспектах защиты от террористических и других преступных нападений на объекты инфраструктуры, имеющие первостепенную важность для нашей повседневной жизни (железнодорожные и автодорожные мосты, тоннели и т. д.).

5. По итогам состоявшихся мероприятий, посвященных безопасности, уместно изложить нижеследующие основные соображения, которые могут иметь отношение ко всем видам транспорта.

- Вопросу обеспечения безопасности следует уделить особое внимание при разработке «инфраструктуры первостепенной важности», с тем чтобы:
 - усилить защиту потребителей транспортных услуг от террористических актов и преступлений;
 - повысить уровень информированности у разработчиков, проектировщиков, архитекторов и т.д.;
 - представить общие рекомендации относительно безопасности;
 - обеспечить реализацию эффективных мер безопасности на основе оценки риска, а также привлечения тех заинтересованных сторон к участию в проекте, которые смогут обеспечить его успешную реализацию.
- В ходе обсуждения было отмечено, что формирование эффективной системы обеспечения безопасности на транспорте должно включать следующие элементы:
 - разработку комплексной правовой базы;

- определение угроз для безопасности на транспорте;
 - категоризацию транспортных объектов и транспортных средств;
 - оценку уязвимости транспортных объектов и транспортных средств;
 - разработку требований по безопасности на транспорте;
 - разработку и реализацию планов обеспечения безопасности на транспорте;
 - разработку профессионального обучения и системы сертификации;
 - контроль и надзор в области обеспечения безопасности на транспорте;
 - разработку общегосударственной информационной системы;
 - сертификацию или использование соответствующих технологий для обеспечения безопасности на транспорте.
- С учетом представленных материалов совершенно ясно, что системы обеспечения безопасности, используемые на объектах инфраструктуры первоочередной важности, не всегда позволяют отслеживать совершаемую неправомерную деятельность, а это ведет к серьезным системным сбоям и ставит под угрозу финансовую стабильность, обеспечение защиты и безопасности.
- К потенциальным недостаткам систем обеспечения безопасности можно отнести:
- затраты на эксплуатацию систем, предназначенных для наблюдения за большими территориями;
 - сложность и разнообразие применяемых систем;
 - уровень эффективности, надежности и устойчивости;
 - уровень точности в выявлении признаков неправомерной деятельности;
 - трудности с координацией мероприятий по наблюдению и контролю в национальном и транснациональном масштабе;
 - уровень соответствия системы стратегиям и общественным ценностям Европейского союза (ЕС) в части защиты конфиденциальности.

Многие из этих проблем имеют также отношение к внутреннему судоходству, поэтому эксперты ЕЭК ООН, возможно, в надлежащее время продолжат их обсуждение.

III. Предложения, касающиеся рабочего совещания по безопасности на транспорте

6. Устойчивость системы внутреннего судоходства по отношению к угрозам как природного, так и антропогенного характера, является одним из важных факторов, характеризующих данный сектор и влияющих на его конкурентоспособность в долгосрочной перспективе, включая долю этого вида транспорта на рынке, уровень доверия к перевозчикам и странам, рост или снижение секторальных поступлений, проблемы страхования, безопасность пассажиров и экипажей, сохранность грузов и т.д. По таким показателям, как энергопотребление, уровень производимого шума и выбросы газов, внутренний водный транспорт является устойчивым и экологичным. Кроме того, он зачастую является наиболее экономичным видом внутреннего транспорта благодаря низкой стоимости инфра-

структуры и незначительным внешним издержкам. Вместе с тем, для того чтобы воспользоваться этими потенциальными преимуществами, важно сохранить репутацию внутреннего водного транспорта как безопасного вида транспорта посредством сведения к минимуму вероятности того, что он может стать целью террористической атаки или будет использован для ее организации.

7. Как и в других секторах, помимо угрозы терроризма, перед внутренним водным транспортом стоят и другие проблемы в плане безопасности, начиная от контрабанды и незаконной торговли и заканчивая организованной преступностью, мелким воровством и вандализмом. Для решения этих проблем участникам предлагается обменяться мнениями и опытом в области принятия мер безопасности для защиты членов экипажей и портовых сооружений от незаконных действий, которые создают угрозу для людей, портов, судов и грузов; подготовки экипажей по проблемам безопасности; принятия соответствующего государственного законодательства; а также использования оптимальной практики в трансграничном формате. Одним из важных аспектов для обсуждения является вопрос о том, кто должен нести расходы, связанные с усилением мер безопасности, и каким образом соответствующие расходы и обязанности могут быть распределены между государственным и частным секторами.

8. В этой связи напоминает, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту обсудила вопросы транспорта и безопасности и подготовила обобщенный текст с изложением инициатив в этой области, выдвинутых соответствующими международными организациями и имеющих отношение к внутреннему плаванию, а также мер, принятых на национальном уровне государствами – членами ЕЭК ООН (TRANS/SC.3/2003/12, TRANS/SC.3/2004/9, TRANS/SC.3/2004/20, TRANS/SC.3/2005/4), в частности Центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунайской комиссией, Европейской конференцией министров транспорта, ЕС, Международным бюро труда и Международной морской организацией. С тех пор SC.3 продолжала обсуждать вопросы транспорта и безопасности, в частности на своих пятидесяти седьмой и пятидесяти девятой сессиях.

9. К числу тем, предлагаемых для обсуждения на этом рабочем совещании, относятся:

- роль регулирующих органов в обеспечении безопасности на внутренних водных путях;
- повышение информированности о потенциальных угрозах и оценка риска;
- определение объектов инфраструктуры и оборудования первостепенной важности, а также путей их защиты;
- защита груза от хищения и несанкционированного доступа: угрозы и накопленный опыт;
- подготовка персонала по проблемам безопасности.