



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2004/9
2 August 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года,
пункт 3 b) повестки дня)

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

**ПОЗИЦИЯ МСАТ ПО ВОПРОСАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ТРАНСПОРТЕ В РЕГИОНЕ И ЗА ЕГО ПРЕДЕЛАМИ**

(принятая Советом по вопросам грузовых перевозок МСАТ на его совещании,
состоявшемся в Иокогаме, Япония, 21 апреля 2004 года)

Представители сектора транспорта полностью осознают необходимость содействовать обеспечению безопасности на дорожном транспорте. Для ясности в документе по позиции МСАТ высказываются только те соображения, которые касаются предотвращения терроризма и не затрагивают "классические" аспекты дорожной безопасности, хотя безопасность на дорогах и безопасность в широком смысле слова зачастую взаимосвязаны. Вопросы дорожной безопасности рассматриваются сектором транспорта в других разделах.

Повышение безопасности на автомобильном транспорте отвечает его прямым интересам, однако если говорить об обеспечении безопасности в широком смысле слова,

то здесь ничто не может заменить государство и его органы власти. Это входит в их основную обязанность.

Вместе с тем для успешного осуществления любых мер, направленных на повышение безопасности, нужны добрая воля и активное участие сектора дорожного транспорта.

Кроме того, следует принимать во внимание, что нулевой риск не существует и полную безопасность гарантировать нельзя.

1. **Конкуренция в условиях глобализации экономики** предполагает необходимость в эффективных системах логистики, с помощью которых операторы постоянно повышают качество своей работы, дорожную безопасность и общую безопасность на транспорте без ущерба для эффективности и устойчивости.
2. **Упрощение порядка перевозок и торговли нельзя игнорировать** даже в условиях приоритетного значения безопасности. В этой связи необходимо установить надлежащее равновесие между безопасностью и содействием упрощению формальностей и процедур, в частности на границах.
3. Проблемы безопасности не могут явиться **причиной переключения перевозок с одного вида транспорта на другой**: безопасность дорожного транспорта не может отличаться от безопасности других видов транспорта.
4. **Сотрудничество в области безопасности между государственным и частным секторами может быть чрезвычайно эффективным** и в этой связи должно всячески укрепляться. Отрасль автомобильного транспорта не может взять на себя функции государства, однако она может более ответственно выполнять свои собственные обязанности, например в вопросах перевозки опасных грузов.
5. **Существующие документы по вопросам безопасности/упрощения процедур**, предусматривающие как меры безопасности, так и упрощение процедур, должны использоваться в максимальной степени, в частности МДП Организации Объединенных Наций или общие транзитные системы ЕС.
6. **Мошенничество в рамках систем таможенного транзита** и контрабандисты должны преследоваться таможенными службами, которые должны целенаправленно выявлять лиц, непосредственно виновных в преступлениях. Кроме того, следует широко применять законодательные и дисциплинарные меры в рамках систем

таможенного транзита в деле защиты интересов честных коммерческих структур путем внедрения компьютеризованных систем для обеспечения быстрого обмена данными и ужесточения критериев допуска к системам таможенного транзита.

7. **Меры "самобезопасности"** в рамках дорожного транспорта должны по-прежнему иметь приоритетное значение, причем в этой связи исключительно важную роль должны играть сами водители, хотя другие стороны также должны выполнять возложенные на них обязанности. В целях выполнения этих задач МСАТ разработает факультативные руководящие принципы в области безопасности для отрасли автомобильного транспорта. Такие усилия этой отрасли, направленные на повышение уровня безопасности, должны получить надлежащее признание.
8. **Дублирование работы международных органов наносит вред, и его следует избегать.** Отрасль автомобильного транспорта нуждается в эффективной гармонизации всех мероприятий по повышению безопасности, осуществляемых на международном уровне.
9. **Меры безопасности должны подкрепляться соответствующей информацией.** Конструктивные и эффективные меры по укреплению безопасности могут быть основаны только на надежной информации и на знании проблем международной преступности и терроризма, а также на оценке связанных с безопасностью рисков и оперативно-следственной информации.
10. **Связанные с безопасностью финансовые расходы несут конечные потребители.** Законодательные органы должны учитывать тот факт, что системы финансирования безопасности приходится содержать конечным потребителям и бенефициарам товаров и услуг, будь то потребители или налогоплательщики.
11. **Повышение безопасности не должно препятствовать свободе деятельности операторов.** Инфраструктура безопасности транспорта не должна приводить к необоснованным ограничениям свободы действия транспортных операторов, в том что касается доступа к дорогам, портам, терминалам и другим элементам инфраструктуры.
12. **"Зарегистрированные транспортные операторы" должны пользоваться системой упрощения процедур.** Сектор дорожного транспорта может в принципе поддержать введение в практику концепции "контролируемых агентов" и "известных перевозчиков" или "зарегистрированных транспортных операторов" путем предоставления реальных преимуществ соответствующим операторам в процессе

пользования упрощенными процедурами. Условия такого выбора должны определяться самым тщательным образом и на справедливой основе, с тем чтобы избежать какой-либо дискриминации перевозчиков.

Ассоциации транспортного сектора не могут наделяться полномочиями в деле реализации концепции "зарегистрированных транспортных операторов".

Если такая концепция будет введена в практику, то на всей территории ЕС должно быть принято единое название. В качестве возможных примеров и отправной точки для выбора различных критериев предоставления статуса "зарегистрированного транспортного оператора" государствам следует рассмотреть условия доступа к транзитным системам (например, Конвенция МДП, приложение 9, часть II) или условия доступа к получению профессии водителя.

13. **Систему предварительных таможенных деклараций в электронной форме следует осуществлять без излишней спешки!** Предварительные таможенные декларации в электронной форме потребуют внесения значительных изменений в действующую практику, а также значительных капиталовложений. Необходимо обеспечить достаточное время для их внедрения, а также соответствующие стимулы, сохранив при этом возможность использования обычных документов, изготовленных типографским способом.
 14. **Срок уведомления таможенных органов о пересечении границ дорожным транспортным средством за 24 часа представляется чрезмерно длительным.** Требования концепции "точно в срок" не позволяют соблюсти такой длительный срок предварительного уведомления. Представляется более реалистичным представлять декларации за два часа в электронной форме о прибытии/отправлении или, в качестве варианта, за четыре часа в форме бумажных документов.
 15. **Отрасль поддерживает использование таможенными службами "единого окна" или "контроля в течение одной остановки",** а также методы "управления рисками" и использование единого идентификационного грузового номера. Определение и присвоение такого номера для прохождения через "единое окно" в рамках системы логистики должно производиться только один раз.
-