



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.3/2005/4  
2 August 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
(Сорок девятая сессия, 18-20 октября 2005 года,  
пункт 3 повестки дня)

**ТРАНСПОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ**

Записка секретариата

Рабочая группа на своей сорок восьмой сессии приняла к сведению информацию и предложения по данному вопросу, поступившие от правительств и международных организаций и изложенные в документе TRANS/SC.3/2004/9. Было решено сохранить пункт по транспорту и безопасности в повестке дня Рабочей группы. Правительствам, Европейской комиссии и речным комиссиям было предложено и впредь информировать секретариат о принимаемых ими мерах по данной проблеме и вносить предложения о действиях, которые в данной связи могла бы предпринять Рабочая группа (TRANS/SC.3/163, пункт 8).

Секретариат воспроизводит ниже дополнительную информацию, полученную от региона Валлония, Бельгия, Европейской комиссии, Дунайской комиссии и Европейского союза речного судоходства (ЕСРС).

\* \* \*

**БЕЛЬГИЯ - РЕГИОН ВАЛЛОНИЯ**

1. В соответствии с требованиями Международного кодекса по охране судов и портовых средств (ОСПС), а также требованиями, содержащимися в Постановлении (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 года об укреплении безопасности судов и портовых сооружений на территории региона Валлония была произведена модернизация инфраструктуры портов. Органы власти Валлонии вместе с администрацией и управляющими порта входят в состав национальных и местных комитетов ОСПС.
2. В результате осуществления вышеуказанных документов возросла стоимость каботажных перевозок (КП), процедурные формальности усложнились и стали более продолжительными. Тот факт, что регион Валлония должен полностью соблюдать вышеуказанные положения по обеспечению безопасности портов, когда все его портовые сооружения расположены на расстоянии до 100 км вглубь территории, а КП составляют менее 5% от общего объема осуществляемых в районе перевозок, представляется экономически нецелесообразным.
3. Тем не менее эта практика представляет определенный интерес, поскольку она демонстрирует, с одной стороны, какими могут быть последствия применения одинаковой процедуры к внутреннему судоходству. Ясно, что, если эти меры будут применяться только в отношении внутреннего судоходства, экономические последствия для этого конкретного вида транспорта будут катастрофическими. С другой стороны, концентрация усилий на осуществлении таких мер в отношении единственного вида транспорта, не предназначенного непосредственно для пассажирских перевозок, как представляется, противоречит недавним событиям. В целях обеспечения последовательного подхода следует учитывать все виды транспорта, а это может быть сопряжено со значительными затратами и практическими трудностями.
4. Таким образом, возникает вопрос, можно ли значительно повысить безопасность страны в результате введения дополнительных мер безопасности только на внутреннем водном транспорте? В случае Валлонии ответ представляется отрицательным.
5. Если рассматривать вопрос о введении дополнительных мер безопасности в отношении движения всех судов внутреннего водного транспорта, этот же вопрос следует рассмотреть для всех видов транспорта с полным учетом затратоэффективности предусматриваемых мер.

## ЕВРОПЕЙСКАЯ КОМИССИЯ

### а) Безопасность грузового транспорта

6. В предстоящие годы вопросам обеспечения безопасности будет постоянно уделяться внимание, в том числе на разных видах транспорта в транспортном секторе. При этом в мероприятиях по обеспечению безопасности на транспорте участвуют как государственный, так и частный секторы. Европейская комиссия поощряет сотрудничество между всеми сторонами, задействованными в цепочке поставок. 25 марта 2004 года Европейский совет призвал Комиссию разработать законодательство по обеспечению безопасности всех видов транспорта. В 2004 году были проведены консультации с государствами-членами и отраслью о возможности разработки законодательства ЕС в отношении обеспечения безопасности грузового транспорта. Результаты этих консультаций излагаются ниже:

7. Для эффективного противодействия террористической угрозе:

- государственным органам власти необходимо использовать системный подход (рамочный/типовой), чтобы прекратить применять лишь стратегии ответных мер ("реагирование по факту события");
- частным предприятиям следует включить меры безопасности в свою повседневную деятельность, чтобы не перекладывать ответственность на других.

8. На основании проведенных в 2004 году консультаций осуществляется разработка предложения по рамочному законодательству для укрепления безопасности цепочки поставок, которое, как ожидается, будет опубликовано в 2005 году. Это законодательство будет дополнять существующее законодательство по безопасности транспорта. Признается, что повседневное уделение внимания вопросам безопасности (информированность) способствует повышению показателей качества предприятия и предотвращению инцидентов. Взаимное признание норм безопасности странами - членами ЕС и использование подхода "единого окна" - т.е. сотрудничество между европейскими и национальными государственными структурами - имеют важное значение для усиления общей безопасности цепочки поставок. Они стимулируют различных операторов в рамках этой цепочки к внесению долгосрочных инвестиций в обновление их систем безопасности и повышению эффективности капиталовложения в меры по обеспечению безопасности предприятий. В международной торговле успех политики обеспечения безопасности транспорта зависит от соблюдения принципа взаимности.

9. В 2005 году будет опубликована оценка внешнего воздействия возможного законодательства ЕС в отношении безопасности цепочки поставок. В это исследование будут включены оценка риска и анализ затрат/выгод в связи с принятием мер безопасности по снижению рисков потенциальных угроз.

**b) Основа безопасности портов в рамках ЕС**

10. В феврале 2004 года Комиссия предложила новую общеевропейскую основу для повышения безопасности портов. Вновь предложенная директива, измененная в мае, направлена на создание основы безопасности портов на всей территории ЕС<sup>1</sup>. Она дополнит собой меры безопасности на море, принятые 29 апреля 2004 года<sup>2</sup>, с тем чтобы избежать распыления усилий в области безопасности, обеспечить всеобъемлющий охват мерами безопасности и достичь этой цели с минимальными дополнительными расходами для портов и пользователей предоставляемых ими услуг. Меры по безопасности портов будут включать оценки и планы безопасности в соответствии с предписаниями ИМО, касающимися международного судоходства и средств взаимодействия "судно - порт".

11. Поскольку между Советом, Европейским парламентом и Комиссией в мае 2005 года было достигнуто согласие по проекту директивы в первом чтении, ожидается, что она будет подписана и опубликована в начале осени 2005 года.

12. Для внутреннего судоходства это означает, что при предоставлении услуг морским судам портовые сооружения или вся система эксплуатации портов должны соблюдать конкретные меры и предписания в области безопасности, необходимость которых признается в оценке и определена в плане.

## **ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ**

13. На своей шестьдесят второй сессии Дунайская комиссия утвердила предложение включить в План работы пункт по транспорту и безопасности. Первые рабочие документы были составлены на основании хорошо подготовленных предложений делегации Российской Федерации. Однако достижение первых осязаемых результатов в

---

<sup>1</sup> Измененное предложение по директиве Европейского парламента и Совета об усилении охраны портов ([COM/2004/0393 final](#)).

<sup>2</sup> Постановление (ЕС) № 725/2004 Европейского парламента и Совета от 31 марта 2004 года об укреплении безопасности судов и портовых сооружений, [OJ L 129 of 29/04/2004, p. 6-91](#).

этой области может быть сопряжено с трудностями, поскольку существующая структура национальных служб предотвращения катастроф, уполномоченных принимать меры, различается.

14. С точки зрения ожидаемой от береговых служб реакции немаловажным является тип учреждения, в которое поступает сигнал тревоги с судна.

15. В качестве первого шага следует иметь в виду минимальную цель составления гармонизированных руководящих принципов и рекомендаций для следующих областей:

- разработка плана аварийно-спасательных работ;
- организация курсов по подготовке работников; и
- применение новых технологий и процедур.

16. Для выполнения этих задач было бы особенно важно ознакомиться с опытом, накопленным в этой области в других международных организациях.

## **ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА**

### **а) Введение**

17. Внутреннее судоходство является профессиональным сектором, который несет ответственность за предупреждение актов терроризма и, таким образом, с готовностью принимает участие в разработке директивы по интермодальным перевозкам.

### **б) Основные исходные положения/принципы**

18. При разработке этой директивы сектор внутреннего судоходства исходит из предположения о том, что меры безопасности, которые надлежит принять, должны быть реалистичными и пропорциональными.

19. Иными словами:

- меры безопасности должны фактически вносить значимый вклад в обеспечение безопасности, а не являться своего рода "бумажным тигром";
- эти меры безопасности должны быть транспарентными и понятными;

- по возможности они должны быть согласованы с уже существующими системами качества, процедурами и правилами;
- необходимо учитывать, что судно внутреннего плавания является не только плавающей компанией, но и плавающим домом;
- при принятии таких мер дополнительные (административные) нагрузки на сектор должны быть минимальными;
- обеспечение принятия единообразных мер во всех странах Европы, как в портах, так и на терминалах, является неременным условием.

20. Осуществление мер безопасности можно использовать как возможность для улучшения положения сектора внутреннего водного транспорта. Посредством активизации сотрудничества между перевозчиками, правительствами, грузоотправителями и другими заинтересованными сторонами можно создать "безопасные коридоры", что принесет пользу всем участникам логистической цепи.

c) **Цель принятия мер безопасности**

21. Целью принятия мер безопасности является предупреждение проникновения на борт нежелательных лиц и товаров.

d) **Возможные меры безопасности для сектора внутреннего судоходства**

22. Сектор внутреннего судоходства по своему характеру (судно - это не только капитальное оборудование, но и жилье) и масштабам экономической деятельности (относительно большой объем груза на транспортную единицу) в существе своем является безопасным видом транспорта.

23. Иными словами, в этом секторе можно достичь высокого уровня безопасности за счет относительно простых мер. Возможные меры безопасности можно подразделить на следующие категории:

- физическая безопасность судна и его экипажа;
- организация/процедуры;
- коммуникация;
- повышение информированности.

24. Наиболее важные меры можно кратко изложить в следующих 11 ключевых пунктах.

**i) *Определение обязанностей***

25. Каждая компания должна назначить ответственного по вопросам безопасности. Ответственный по вопросам безопасности отвечает за:

- наличие на борту перечня мер безопасности;
- обстоятельное информирование членов экипажа о всех мерах;
- соблюдение всех мер безопасности.

26. Ответственный по вопросам безопасности должен быть ознакомлен с мерами защиты на случай террористических актов на других видах транспортных средств (например, Кодекс ОСПС).

27. Кроме того, обязанности возлагаются на лиц, обладающих соответствующей компетенцией, квалификацией и необходимыми полномочиями.

**ii) *Оценка вероятных опасностей***

28. Каждая компания должна произвести самооценку возможных угроз, исходя из характера перевозимых грузов и используемых водных путей, и при необходимости соответствующим образом адаптировать эти меры безопасности.

29. В отношении возможных угроз следует оценить стандартные процессы.

**iii) *Обеспечение безопасности судна***

30. На судне должны быть проведены оперативные, технические и организационные мероприятия в целях недопущения его ненадлежащего использования. Судно должно проверяться через регулярные промежутки времени на наличие подозрительных лиц и грузов.

**iv) *Контроль доступа***

31. Нахождение на судне несанкционированных лиц запрещено. На борту каждого судна имеется список людей, которые фактически находятся на борту и которые обычно находятся на борту.

32. Лица, желающие пройти на борт судна по официальным или личным причинам, должны заранее уведомить об этом.

33. По требованию и члены экипажи, и лица, временно находящиеся на борту, обязаны удостоверить свою личность с помощью удостоверения с фотографией. В районах, где существует временная или постоянная угроза инцидента, определенные зоны судна должны быть закрыты для лиц, не являющихся членами экипажа.

**v) *Повышение информированности***

34. Персонал следует регулярно инструктировать о мерах по предупреждению террористических актов и по правилам поведения на случай нападения.

**vi) *Сообщение о подозрительных наблюдениях***

35. Информация о подозрительных наблюдениях и действиях, касающихся безопасности, должна немедленно доводиться до сведения компетентных органов.

**vii) *Проверка надежности партнеров по контракту***

36. До вступления компании в новые бизнес-отношения с поставщиками или субподрядчиками (в рамках или вне рамок логистической цепи) следует проверить соблюдения ими обязательств.

**viii) *Регистрация мер***

37. Следует документально фиксировать даты проведения инструктирования персонала и присутствующих на них лиц. Следует регистрировать уведомления о наблюдениях, возможно, касающихся безопасности.

**ix) *Соблюдение конфиденциальности***

38. Должна сохраняться конфиденциальность специальных мер защиты на случай террористических актов (например, бесшумный сигнал тревоги, кодовое слово в случае нападения террористов).



**х) *Соблюдение уровня безопасности***

39. Ответственный по вопросам безопасности должен быть знаком с мерами защиты логистических систем от террористов.

40. Ответственный по вопросам безопасности должен постоянно следить за информацией о существовании на водных путях или в гаванях, куда следует судно, какой-либо особой угрозы. В случае возникновения чрезвычайных опасностями ситуаций находящиеся на борту люди должны немедленно об этом уведомляться.

**xi) *Соблюдение мер безопасности***

41. Ответственный по вопросам безопасности обязан регулярно и надлежащим образом проверять информированность членов экипажа о мерах по противодействию нападению террористов и соблюдение этих мер.

**е) Ограничение ответственности сектора внутреннего судоходства**

42. Сектор внутреннего судоходства является по своей природе безопасным видом транспорта, способным и готовым содействовать обеспечению безопасности всей логистической цепи. Упомянутые выше меры являются реалистическими и осуществимыми. Тем не менее, если учесть условия реализации "реалистических" и "пропорциональных" мер, ответственность этого сектора носит ограниченный характер.

43. Например, на грузоотправителях всегда лежит ответственность за предоставление правильной и своевременной информации о грузе. Судоводитель же вообще не должен нести ответственность за характер грузов или содержимое грузовой единицы.

44. Административная процедура наподобие регистрации номеров пломб контейнеров невозможна, если принять во внимание логистические требования во время погрузочно-разгрузочных операций и учесть желаемую пропорциональность мер.

45. Кроме того, обеспечение безопасности инфраструктуры (шлюзов, мостов, причалов) также выходит за рамки ответственности судоводителя.