



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2004/22
13 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом
(Сто седьмая сессия, 15-18 июня 2004 года,
пункт 4 с) повестки дня)

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦЕ 1982 ГОДА
("КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ")**

Подготовка нового приложения по вопросам, связанным с безопасностью

Передано секретариатом

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. На своей сто четвертой сессии Рабочая группа рассмотрела возможность подготовки нового приложения к Конвенции, касающегося согласования проверок, связанных с обеспечением безопасности, при пересечении границ в ходе перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к одной из своих предстоящих сессий документ с описанием деятельности и инициатив других межправительственных организаций в области безопасности, которые способствуют облегчению международных перевозок, и по возможности включить также информацию об инициативах, реализуемых в этой сфере на национальном уровне, на основе материалов, которые было предложено передать

в секретариат Договаривающимся сторонам Конвенции. Рабочая группа также поручила секретариату подготовить первый обзор элементов, которые могли бы лечь в основу разработки нового приложения к Конвенции, с указанием возможности согласования и облегчения проверок в целях обеспечения безопасности при осуществлении процедур пересечения границ.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩАЯСЯ В РАМКАХ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ КВТ ЕЭК ООН

a) Правила, касающиеся транспортных средств

2. Рабочая группа по общим предписаниям, касающимся безопасности, рассматривает поправку к Правилам № 97 (Системы сигнализации транспортных средств) с целью внедрения "системы резкого снижения рабочих характеристик транспортного средства". Под этой системой подразумевается устройство, которое после предварительного включения предназначено для недопущения или ограничения возможности эксплуатации транспортного средства за счет использования его двигателя после остановки этого транспортного средства (TRANS/WP.29/GRSG/2003/26). Положения о системах резкого снижения рабочих характеристик транспортного средства будут также включены в проект новых правил о единообразных технических предписаниях, касающихся защиты автотранспортных средств от несанкционированного использования. Данное предложение находится на рассмотрении группы экспертов ограниченного состава и в настоящее время предусматривает факультативную установку этих систем на транспортных средствах категорий M1 и N1 (пассажирских транспортных средствах и легких транспортных средствах индивидуального пользования). Обновленное предложение этой группы будет рассмотрено Рабочей группой GRSG на ее сессии в апреле 2004 года.

b) Опасные грузы и специальные грузы

3. На Совместном совещании МПОГ/ДОПОГ/ВОПОГ были приняты новые положения относительно безопасности для включения в МПОГ, ДОПОГ и ВОПОГ и вступления в силу 1 января 2005 года, основанные на вынесенных в декабре прошлого года рекомендациях Комитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и согласованной на глобальном уровне системе классификации и маркировки химических веществ. Ранее эти положения уже были одобрены для включения в МПОГ и затем обсуждены в рамках WP.15 в январе 2004 года с целью их включения в ДОПОГ и ВОПОГ. Новые меры изложены в новой главе 1.10 и связаны

с далеко идущими практическими последствиями, поскольку ими предусматриваются, в частности:

- надлежащая идентификация переводчиков перед отправкой груза;
- охраняемые зоны на участках временного хранения, стоянки автотранспортных средств, сортировочные станции и т.д., используемые в связи с опасными грузами;
- удостоверения личности с вклеенной фотографией, которые должны иметь при себе все члены экипажа;
- расширение сферы охвата проверки транспортных средств за счет контроля безопасности;
- расширение системы обязательной профессиональной подготовки персонала, участвующего в перевозке опасных грузов, посредством изучения аспектов безопасности;
- разработку грузоотправителем, перевозчиком и всеми другими участниками транспортной операции плана обеспечения безопасности в отношении "грузов повышенной опасности" (включая бензин, перевозимый в автоцистернах) и применение мер по недопущению воровства.

с) Сети инфраструктуры, включая железнодорожный, комбинированный и внутренний водный транспорт

4. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочая группа по комбинированным перевозкам (WP.24) продолжают рассматривать проблему транспорта и безопасности, а также наблюдать за работой международных форумов, которая может отразиться на деятельности этих рабочих групп.

5. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту на своей сорок седьмой сессии рассмотрела краткий доклад, подготовленный секретариатом, о деятельности, проделанной в соответствующих международных организациях по аспектам, касающимся безопасности в транспортном секторе (TRANS/SC.3/2003/12), и просила свой вспомогательный орган - Рабочую группу по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) - продолжить рассмотрение возможных поправок к Соглашению СМВП, Европейским правилам судоходства по внутренним водным путям (ЕПСВВП), Рекомендациям, касающимся

технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания (приложение к пересмотренной резолюции № 17), и/или любым другим документам ЕЭК ООН по вопросам внутреннего судоходства с целью включения в них положений, направленных на укрепление безопасности на борту судов, осуществляющих плавание и находящихся в портах, с надлежащим учетом деятельности, проведенной в рамках других международных организаций.

d) Облегчение процедур пересечения границ

6. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на своих сессиях в 2004 году оценит практическую возможность разработки нового приложения к Конвенции о согласовании, касающегося проверок в целях обеспечения безопасности в связи с процедурами пересечения границ.

7. Кроме того, в контексте Конвенции МДП Рабочая группа и Административный комитет МДП в феврале 2004 года достигли согласия относительно применения поэтапного подхода в том, что касается компьютеризации процедуры МДП, с целью дальнейшего обеспечения устойчивости этой процедуры. В этой связи предполагается также, что при использовании современной и безопасной технологии ИТ процедура МДП в будущем позволит облегчить процесс передачи предварительной информации о грузе и дополнительных данных, касающихся проверки в целях обеспечения безопасности, которые пока не предусмотрены в рамках процедуры МДП.

8. Рабочая группа также приступила к обзору аспектов использования приспособлений, служащих для наложения таможенных пломб, в рамках процедуры МДП с целью дальнейшего повышения степени безопасности и неприкосновенности грузовых единиц, одобренных для перевозок МДП. Этот процесс осуществляется параллельно с процессом пересмотра Всемирной таможенной организацией процедур наложения пломб, предписанных в Киотской конвенции и Таможенной конвенции, касающейся контейнеров.

9. Правительство Соединенных Штатов Америки предложило секретариату ЕЭК ООН созвать международное совещание группы экспертов с целью рассмотрения и анализа существующих стратегий и опыта в области мониторинга и изъятия ввозимых в страну радиоактивных металлических отходов в портах въезда и пунктах пересечения границ. Международная торговля и транспортировка радиоактивных металлических отходов вызывает все большую обеспокоенность у правительств, поскольку это может иметь серьезные негативные последствия для здоровья людей, состояния окружающей среды и безопасности. Поэтому их мониторинг и возможный контроль за их ввозом относятся к числу важных проблем, требующих решения на международном уровне.

10. С учетом этого ЕЭК ООН организовала 5-7 апреля 2004 года совещание в Женеве. В результате этого совещания будет подготовлен доклад о положении дел в области мониторинга и ликвидации последствий радиоактивного заражения, в частности металлическими отходами, который может быть распространен и использован странами и экспертами, осуществляющими мониторинг радиоактивного заражения в портах въезда и в пунктах пересечения границ во всем мире. В ходе подготовки этого совещания секретариат ЕЭК ООН передал правительствам всех стран - членов ЕЭК ООН соответствующий вопросник. Результаты распространения этого вопросника будут проанализированы экспертами на предлагаемом совещании и послужат основой для составления вышеупомянутого доклада.

е) Автомобильный транспорт

11. В течение 2004 года Рабочая группа по автомобильному транспорту приступит к рассмотрению вопроса о том, следует ли вводить дополнительные требования в связи с проблемой международных водительских удостоверений.

**ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ
ДРУГИХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ**

а) ЕЭК ООН/Всемирная таможенная организация (ВТО)

12. 13 и 14 ноября 2003 года Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Всемирная таможенная организация (ВТО) организовали проведение совещания по вопросу о безопасности торговли и облегчению процедур торговли. На этом совещании всем сторонам была предоставлена возможность изложить свое мнение по различным инициативам в области обеспечения безопасности, которые выдвинуты в настоящее время. Были обсуждены различные подходы (в законодательной сфере, сфере соблюдения установленных норм, сертификации, партнерства) и была подчеркнута потребность в уравнивании аспектов безопасности торговли и облегчения процедур торговли в рамках всех этих подходов для исключения возможности подрыва экономического роста и стабильности в ходе осуществления данного процесса. На совещании был сделан вывод о том, что его участники продемонстрировали стремление к активизации своей деятельности в рамках ЕЭК ООН в области определения и консолидации своего общего подхода к проблеме безопасности и облегчения процедур торговли в дополнение к работе, которая уже проводится в рамках таких других форумов, как целевая группа ВТО по безопасности и содействию деятельности. Благоприятное воздействие на последующую работу окажут

международные рекомендации, примеры оптимальной практики или стандарты. После окончания этого совещания секретариатом ЕЭК ООН при содействии некоторых из основных заинтересованных сторон был определен ряд проблем, требующих дальнейшего подробного рассмотрения.

13. В апреле 2004 года завершилась деятельность целевой группы ВТО по инициативе в сфере обеспечения безопасности транспортной цепи. В результате ВТО выступила с рядом предложений, в частности о включении положений, касающихся безопасности, в пересмотренную Киотскую конвенцию и другие конвенции, относящиеся к ведению ВТО (TRANS/WP.30/210).

b) Международная морская организация (ИМО)

14. В соответствии с решением, принятым на Дипломатической конференции ИМО в 2003 году, в июле 2004 года должен быть введен новый всеобъемлющий режим безопасности для международного судоходства, предусматривающий ряд мер по укреплению безопасности на море, а также предотвращение и пресечение актов терроризма, направленных против судоходства.

15. Эти меры включают 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). Эти меры также включают 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.

16. ИМО приступила также к обзору "Руководства по укладке грузов в грузовые транспортные единицы (ГТЕ)", опубликованного совместно МОТ, ИМО и ЕЭК ООН, с целью рассмотрения вопроса о введении новых директив по безопасности.

c) Международная организация труда (МОТ)

17. Конвенция об удостоверениях личности моряков, принятая в 2003 году, является пересмотренным вариантом Конвенции под тем же названием от 1958 года. Цель этой пересмотренной Конвенции состоит в повышении надежности идентификации моряков, что позволит повысить безопасность пассажиров и экипажа, а также судов и в то же время обеспечить необходимый морякам доступ к береговым объектам/отпуск на берег.

В пересмотренной Конвенции содержатся конкретные указания в отношении формата удостоверений личности моряков и порядка выдачи этих документов.

d) Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)

18. За многие годы ЕЭК ООН и ОБСЕ установили весьма тесные рабочие отношения, заручившись полной поддержкой со стороны государств-членов на совещаниях своих соответствующих руководящих органов, а именно: на годовых сессиях ЕЭК ООН и на встречах в рамках Экономического форума ОБСЕ. На одиннадцатом заседании Совета министров ОБСЕ, состоявшемся в Маастрихте 1 и 2 декабря 2003 года, государства - члены ОБСЕ приняли документ о новой стратегии в области экономического и экологического измерения.

19. Этот документ, разработанный в ответ на инициативу ЕЭК ООН и при содействии ЕЭК ООН, служит новым важным вкладом в укрепление безопасности в экономическом и экологическом контексте. Он направлен на развитие сотрудничества между странами-членами, разработку мероприятий и стратегий для стимулирования надлежащего управления, обеспечения устойчивого развития и охраны окружающей среды. Что касается роли ЕЭК ООН, то в документе указаны некоторые четкие направления деятельности для обеих организаций в интересах укрепления сотрудничества между ОБСЕ и ЕЭК ООН при осуществлении этой новой повестки дня. В частности, в документе определяются три возможные области сотрудничества непосредственно с ЕЭК ООН:

- ожидается, что ЕЭК ООН по-прежнему будет играть одну из основных ролей в проведении обзора принятых в ОБСЕ обязательств в области экономического и экологического измерения;
- помимо подготовки своих оценок для ежегодной встречи Экономического форума ЕЭК ООН предлагается, если это целесообразно, представлять доклады о результатах своего мониторинга;
- и наконец, Бюро Координатора деятельности в области экономики и окружающей среды могло бы осуществлять сотрудничество с ЕЭК ООН и другими партнерскими организациями в разработке механизмов и показателей раннего предупреждения и в целях оценки выполнения обязательств.

20. Что касается транспорта, то документ ОБСЕ стимулирует развитие в регионе ОБСЕ эффективных и интегрированных транспортных сетей, свободных от тех рисков для безопасности, которых можно избежать, и учитывающих требования экологии. В этой

связи одна из высокоприоритетных задач будет состоять в обеспечении бесперебойного функционирования существующих транспортных коридоров и сооружении новых в тех случаях, когда это экономически оправданно. Кроме того, в документе признается, что иностранные и внутренние инвестиции, в том числе инвестиции в транспортную и коммуникационную инфраструктуру, являются необходимым условием для устойчивого экономического роста без ущерба для окружающей среды, повышения занятости и уровня жизни и сокращения масштабов нищеты и, следовательно, для стабильности и безопасности повсюду в регионе ОБСЕ.

e) Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ)

21. ЕКМТ (в своем Заявлении министров по борьбе с терроризмом на транспорте, принятом в 2002 году) и Комитет ОЭСР по морскому транспорту получили мандат на изучение возможных путей идентификации контейнерных грузов и проверки их целостности в ходе их перевозки различными видами транспорта. Для координации усилий в данной области ЕКМТ и ОЭСР осуществляют сотрудничество в подготовке доклада с уделением основного внимания проверке грузов и отслеживанию контейнеров в рамках всей транспортной цепи. Этот доклад будет представлен Комитету заместителей министров ЕКМТ на его совещании, которое состоится 13 и 14 апреля 2004 года, а затем Совету министров ЕКМТ и Комитету ОЭСР по морскому транспорту в мае 2004 года.

22. Цель данного проекта состоит в предоставлении информации и указаний правительствам и промышленным кругам относительно эффективных с точки зрения затрат мероприятий по обеспечению безопасности в рамках всей транспортной сети: с момента заполнения контейнера, его погрузки на морские суда и выгрузки из них и до момента его доставки грузополучателю. В случае применения скоординированного интермодального подхода данный проект позволит выявить институциональные недостатки и пробелы, а также найти эффективные практические способы повышения безопасности при обеспечении беспрепятственного потока товаров на национальном и международном уровне. В частности, данный проект сосредоточен на следующих трех конкретных областях: идентификация груза, контроль за грузом и предотвращение помех для доставки груза.

f) Европейская комиссия (ЕК)

23. В рамках Европейской комиссии (ЕК) уже удалось добиться определенных улучшений в области обеспечения безопасности воздушных и морских перевозок, хотя в данном отношении еще предстоит сделать многое. Важно обеспечить безопасность на всех видах транспорта и не допустить искажения конкуренции между различными видами

транспорта. Поэтому Комиссия рассматривает наиболее приемлемый способ повышения транспортной безопасности. С учетом этого Генеральный директорат по вопросам транспорта и энергетики (ГДТЭН) разработал консультативный документ по "безопасности грузовых перевозок".

24. В этом документе предлагаются меры по борьбе как с терроризмом, так и с обычными преступлениями. Величина прямых издержек для европейской экономики, связанных с подрывом транспортной безопасности, в частности с воровством, составляет несколько миллиардов евро в год. Для защиты всей транспортной цепи важно добиться того, чтобы все поставщики транспортных услуг функционировали в соответствии с согласованными стандартами. Для недопущения искажения конкуренции, гарантирования неприкосновенности внешних границ Союза и обеспечения функционирования единого рынка стандарты безопасности должны применяться на всех видах транспорта: водном, автомобильном, железнодорожном и авиационном. Принимаемые меры, разумеется, могут различаться в зависимости от конкретного риска, которому подвергаются каждая транспортная операция, каждый элемент оборудования или инфраструктуры. Окончательная цель этих мер безопасности состоит в защите европейской транспортной системы (транспортных средств, инфраструктуры, работников, пассажиров и груза) от преднамеренных незаконных актов. Для повышения безопасности в рамках всей транспортной цепи в консультативном документе Комиссии предлагается следующее:

- обеспечить безопасность ключевых элементов транспортной инфраструктуры;
- принять минимальные стандарты безопасности для поставщиков транспортных услуг;
- обеспечить надлежащее функционирование транспортной системы.

25. И хотя эти меры затрагивают в первую очередь аспекты безопасности системы грузовых перевозок, многие из них могли бы способствовать также повышению безопасности и надежности перевозок пассажиров. Для недопущения искажения конкуренции между различными видами транспорта необходим также интермодальный подход. По аналогичным причинам должен быть найден международно признанный подход. Кроме того, существует риск дублирования региональных мер, которые пока не являются оптимальными для обеспечения безопасности и могут нанести ущерб международной торговле.

26. Генеральный директорат по налогообложению и таможенному союзу (ГДНТС) Комиссии подготовил сообщение на основе резолюции Совета по упрощению таможенных процедур, а также на основе распространенного ранее сообщения Комиссии о стратегии для Таможенного союза и соответствующей резолюции Совета. Это служит ответом на просьбу Совета о разработке плана действий по упрощению и рационализации таможенных правил и процедур и по использованию таких эффективных методов работы, как информационная технология, анализ рисков и современные системы ревизии. Цель сообщения ГДНТС состоит также в реализации в рамках таможенного сектора задач, поставленных в плане "Электронная Европа", а также более эффективных инициатив в области регулирования. И наконец, в нем учитывается то обстоятельство, что после предстоящего расширения Европейского союза роль пограничных и внутренних таможен изменится. В этой же связи Комиссия подготовила сообщения о роли таможен в области обеспечения безопасности на внешних границах Сообщества.

g) Международная организация по стандартизации (ИСО)

27. В принятых в 2003 году директивах ИСО "ISO/PAS 17712:2003 Грузовые контейнеры - механические уплотнения" предусмотрены спецификации для механических уплотнений, использующихся для защиты содержимого грузовых контейнеров. Этими рекомендациями предписываются единообразные процедуры классификации типов механических уплотнений и требования к ним, а также порядок допущения и отмены допущения механических уплотнений грузовых контейнеров на основе серии испытательных методов. ИСО разработала рабочий проект стандарта для использования ярлыков радиочастотной идентификации (RFID) в сочетании с грузовыми контейнерами (ISO/WD 17363), а также проект стандарта, характеризующего в общих чертах универсальные коммуникационные протоколы для электронных пломб, разблокировка которых производится при помощи RFID (ISO/DIS 18185).

НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К КОНВЕНЦИИ О СОГЛАСОВАНИИ И ОБЛЕГЧЕНИИ ПРОВЕРЕК В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СВЯЗИ С ПРОЦЕДУРАМИ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ

28. Ни делегации, ни промышленные круги не передали в секретариат никаких материалов по этому вопросу. Следовательно, нижеизложенное надлежит рассматривать исключительно в качестве предварительного перечня возможных проблем для обсуждения Рабочей группой в данной связи.

29. Уместно задаться вопросом о том, способствует ли все возрастающая обеспокоенность в связи с проблемой безопасности на национальном уровне к

распространению односторонних и несогласованных инициатив по принятию новых мер контроля на границах. Некоторые страны, в первую очередь Соединенные Штаты Америки, считают, что такие односторонние меры необходимы для защиты их национальных интересов перед лицом явно растущей угрозы для их безопасности. Именно по этой причине многие международные организации выступили за мобилизацию усилий стран в рамках многостороннего подхода к проблеме безопасности.

30. Конвенция о согласовании является рамочной конвенцией, относящейся к ведению ЕЭК ООН и предусматривающей положения по ряду вопросов, касающихся пограничных проверок при перевозках через границы с использованием всех видов транспорта. В этой связи можно было бы рассмотреть вопрос о включении в Конвенцию нового приложения (приложение 9), содержащего описание процедур, которые следует применять в рамках проверок с целью обеспечения безопасности.

31. К числу вопросов, которые можно было бы рассмотреть в этом приложении, уместно отнести требования, имеющие либо обязательный, либо рекомендательный характер и касающиеся следующего:

- требований к документации;
- грузов;
- транспортных средств;
- работников транспортного сектора;
- процедур взаимного признания;
- частотности;
- продолжительности;
- пунктов контроля.

Вышеуказанные и другие вопросы могли бы быть рассмотрены Рабочей группой.
