



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2008/7  
ECE/TRANS/SC.2/2008/7  
ECE/TRANS/SC.3/2008/2  
25 July 2008

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике  
Пятидесятая сессия  
Женева, 6 и 7 октября 2008 года  
Пункт 6 предварительной повестки дня

Рабочая группа по железнодорожному транспорту  
Шестьдесят вторая сессия  
Женева, 18-20 ноября 2008 года  
Пункт 10 предварительной повестки дня

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту  
Пятьдесят вторая сессия  
Женева, 13-15 октября 2008 года  
Пункт 5 предварительной повестки дня

**ТРАНСПОРТ И ОХРАНА**

Записка секретариата

**I. ВВЕДЕНИЕ И МАНДАТ**

1. На своей семидесятой сессии (19-21 февраля 2008 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) обратился к своим вспомогательным органам с просьбой оперативно выполнять рекомендации, подготовленные Многопрофильной группой экспертов по охране на внутреннем транспорте, которая была учреждена Комитетом в 2007 году (ECE/TRANS/200, пункты 36-38).

2. Этой Группе экспертов было поручено рассмотреть проблемы охраны и безопасности на транспорте и создать перечни нормативных инициатив на национальном и международном уровнях, а также стандартов, инициатив, директив и примеров оптимальной практики частного сектора. С этими перечнями (только на английском языке) можно ознакомиться на следующем вебсайте:  
<[http://www.unece.org/trans/main/ac11/ac11\\_inf01.html](http://www.unece.org/trans/main/ac11/ac11_inf01.html)>.

3. Группе экспертов было также поручено подготовить рекомендации и/или предложения для правительств государств - членов ЕЭК ООН с целью усовершенствования системы охраны на внутреннем транспорте в таких областях, как инфраструктура, персонал, грузы, транспортные средства, обмен информацией и границы, для сведения к минимуму риска террористических акций на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/WP.24/2008/6). Эти рекомендации были опубликованы в качестве приложения к неофициальному документу № 1 (2008 год) Бюро КВТ в феврале 2008 года (<http://www.unece.org/trans/doc/2008/itc/ВITC-70-inf01e.pdf>).

## **II. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАБОЧИХ ГРУПП В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ НА ТРАНСПОРТЕ**

4. Одобрив рекомендации Группы экспертов, КВТ признал, что некоторые из его вспомогательных органов уже приступили к рассмотрению проблем, связанных с охраной на внутреннем транспорте, и подчеркнул, что дальнейшую работу необходимо вести на дифференцированной основе (ECE/TRANS/200, пункт 36).

5. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) уже рассматривала проблемы охраны на транспорте в марте 2004 года и в сентябре 2005 года и сослалась, в частности, на проведенное ЕКМТ в 2004 году исследование по вопросу об охране контейнерных перевозок различными видами транспорта (TRANS/WP.24/103, пункт 24; TRANS/WP.24/109, пункты 44 и 45).

6. Аналогичным образом, Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) отметила в 2004 году, что в рамках сферы своей компетенции она может содействовать повышению осведомленности о важном значении охраны на железнодорожном транспорте. С учетом обзора соответствующих международных соглашений и других правовых документов в области охраны и безопасности на железных дорогах (TRANS/SC.2/2005/1) эта Рабочая группа в 2007 году решила организовать совместно с Международным союзом железных дорог (МСЖД) рабочее совещание по охране на

железных дорогах в контексте своей шестьдесят второй сессии, которая состоится в ноябре 2008 года (ECE/TRANS/SC.2/202, пункты 7 и 8; ECE/TRANS/SC.2/204, пункты 7 и 8; ECE/TRANS/SC.2/206, пункты 18 и 19; ECE/TRANS/SC.2/208, пункты 15-17).

7. Кроме того, Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) рассматривала проблемы охраны в ходе своих сессий, состоявшихся в 2006 и 2007 годах, в частности конкретные положения об охране инфраструктуры внутренних водных путей на предмет их возможного включения в Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) (ECE/TRANS/SC.3/2006/7 и Add.1). Вместе с тем эта Рабочая группа сочла, что принимать такие положения преждевременно, поскольку до этого необходимо обеспечить их соответствие с другими инициативами, рассматриваемыми в настоящее время в рамках таких других международных организаций, как Европейская комиссия и Международная морская организация (ИМО) (ECE/TRANS/SC.3/174, пункты 21 и 22; ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 12).

### **III. РЕКОМЕНДАЦИИ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ**

8. Поскольку рекомендации Группы экспертов содержатся лишь в неофициальном документе (только на английском языке - см. выше) и в докладе, представленном ее председателем к сессии КВТ, состоявшейся в феврале 2008 года, секретариат излагает ниже основные проблемы, которые были рассмотрены, и рекомендации Группы экспертов, которые были одобрены КВТ на его семидесятой сессии.

9. Группа экспертов обсудила определение понятия "охрана" в контексте безопасности. Группа рассмотрела широкий подход к концепции охраны и определила это понятие применительно к своей работе как "защиту людей, транспортных средств и транспортной инфраструктуры от противозаконных деяний любого рода, включая преступление, вандализм и терроризм". Этот широкий подход должен содействовать принятию решений в отношении рентабельности капиталовложений, которые будут осуществляться в целях борьбы с терроризмом. Вместе с тем работа Группы будет сосредоточена на проблеме угрозы террористических акций с учетом первостепенной задачи, состоящей в защите людей и обеспечении политической стабильности.

10. Группа экспертов также рассмотрела вопрос об области своего исследования. Она сочла, что, поскольку глобальная политика в вопросах охраны в большинстве стран относится к компетенции министров внутренних дел и/или юстиции, действия, предпринимаемые министрами транспорта, должны соответствовать этой глобальной

политике. Во-первых, хотя защита грузов обеспечивается, как правило, транспортным сектором, степень защиты пассажиров зависит от эффективности сотрудничества между транспортным сектором и полицией. Во-вторых, было решено, что понятие "внутренний транспорт" не включает морские перевозки. Однако для того, чтобы не упустить из виду важные морские/портовые соединения, были приняты к сведению некоторые проблемы первостепенной важности, которые выходят за рамки "внутреннего транспорта". И наконец, в качестве одного из конкретных элементов "внутреннего транспорта" следует рассматривать городской транспорт, который зачастую контролируется местными или национальными органами власти и не имеет отношения к международному контексту. Вместе с тем поскольку городской транспорт в течение последних лет являлся одной из основных целей террористов, следует предпринять соответствующие усилия на международном уровне для решения этой проблемы охраны на транспорте.

11. Что касается рекомендаций, то Группа экспертов сосредоточила свое внимание на выявленных недостатках в области охраны на внутреннем транспорте. Во-первых, поскольку на международном уровне охрана пассажиров, а конкретнее - пользователей городского транспорта, по сравнению с предпринимавшимися усилиями по усилению охраны в ходе грузовых перевозок, по-видимому, игнорировалась, сейчас, вероятно, необходимо восстановить в данной связи равновесие. Во-вторых, если в портах и аэропортах уже приняты многочисленные защитные меры, то внутренний транспорт представляется недостаточно защищенным в силу характерной для него "открытости пространства". Например, охрана контейнеров надежно обеспечивается в портах, однако за их пределами практически отсутствует. Внутренний транспорт является, по-видимому, самым слабым звеном в системе охраны сегодняшней цепочки поставок.

12. Такие уязвимые объекты, как железнодорожные станции, железные дороги, автодороги, туннели и мосты, по сравнению с объектами других видов транспорта, защитить довольно трудно, так как они являются общедоступными. Следовательно, весьма важно поддержать исследовательскую деятельность в области создания новых технологий защиты инфраструктур (как, например, систем контроля и обнаружения). Надлежащим средством ограничения степени риска могли бы стать мероприятия по отбору и проверке персонала, занятого в секторе внутреннего транспорта, в частности в инфраструктурах первостепенной важности либо поблизости от таких инфраструктур.

13. В-третьих, в мире не существует никакого международного органа, который, подобно ИМО и ИКАО (сыгравших важную роль в усилении охраны морских и воздушных перевозок во всем мире), занимался бы охраной на наземном транспорте,

причем как грузов, так и пассажиров. Наличие этих двух организаций позволило принять и применять во всемирном масштабе международные стандарты и правила, в том числе касающиеся аспектов охраны, в секторах морских и воздушных перевозок. Вместе с тем в рамках некоторых профессиональных организаций, относящихся к конкретным видам транспорта, осуществляется международное сотрудничество, и правительствами заинтересованных стран была учреждена "Международная рабочая группа по охране на наземном транспорте".

14. И наконец, Группа экспертов сочла, что рекомендации окончательного доклада следует сосредоточить на международно-правовых документах ЕЭК ООН. В этой связи всем вспомогательным органам ЕЭК ООН, занимающимся транспортом, следует надлежащим образом приступить к работе по включению в соответствующие правовые документы положений, касающихся охраны. Им следует также рассмотреть вопрос об осуществлении действующих положений об охране и определить степень их достаточности. В частности, в области перевозок опасных грузов Рабочая группа WP.15 вместе с другими соответствующими международными организациями могла бы определить степень осуществления главы 1.10. В целом вспомогательным органам следует изучить вопрос об эффективности существующих и/или будущих предписаний, касающихся охраны, с точки зрения затрат.

15. В Положении о круге ведения Группы экспертов предусматривается, что группе надлежит "подготовить на скоординированной основе рекомендации и/или предложения для правительств государств - членов ЕЭК ООН с целью их рассмотрения КВТ для совершенствования охраны на внутреннем транспорте, в частности в следующих областях деятельности: инфраструктура, персонал, грузы, транспортные средства, обмен информацией и границы". Кроме того, в Положении о круге ведения указывается, что "вышеупомянутые рекомендации и/или поправки к действующим правовым документам должны быть направлены, в частности, на сведение к минимуму риска террористических акций на внутреннем транспорте...".

16. В соответствии с этим мандатом Группа экспертов согласовала следующие рекомендации:

- а) Группа экспертов обращается ко всем государствам - членам ЕЭК ООН и к другим заинтересованным сторонам с просьбой передать в секретариат самую последнюю информацию относительно правил и инициатив в области охраны на внутреннем транспорте с целью дополнения и сохранения перечней национальных

законодательных актов и правил, международных нормативных инициатив, а также стандартов и примеров оптимальной практики частного сектора.

- b) Группа экспертов рекомендует всем вспомогательным органам КВТ проанализировать международные правовые документы в контексте своих соответствующих сфер ответственности. В качестве первого необходимого шага каждый из вспомогательных органов занесет в повестку дня своей первой сессии, проводящейся после 20 февраля 2008 года, пункт, озаглавленный "Охрана на транспорте".
- c) Обзоры, проводящиеся каждым из вспомогательных органов в обязательном порядке будут включать нижеследующие элементы и будут проводиться в целях:
- i) создания перечня существующих охранных мер;
  - ii) предоставления четкого обоснования/разумного объяснения отсутствия каких-либо охранных мер в соответствующих случаях;
  - iii) предварительной оценки адекватности/достаточности существующих охранных мер;
  - iv) анализа эффективности применения существующих положений по охране;
  - v) создания списка потенциально целесообразных дополнительных охранных мер;
  - vi) изучения эффективности будущих положений об охране с точки зрения затрат.
- d) Группа экспертов рекомендует председателям всех вспомогательных органов ЕЭК ООН представить предварительные письменные доклады о полученных результатах не позднее чем за два месяца до начала сессии КВТ, которая состоится в 2009 году. Эти доклады следует направить директору Отдела транспорта ЕЭК ООН.
- e) Помимо деятельности по рекомендациям b), c) и d), вспомогательным органам КВТ следует в надлежащих случаях приступить к работе и/или продолжить работу по

включению положений об охране в соответствующие международно-правовые документы, относящиеся к сфере их компетенции.

- f) Всем вспомогательным органам следует изучить вопрос об уместности/применимости проекта приложения IV к Соглашению СМВП, который должен быть использован в качестве одного из возможных подходов.
- g) В области перевозок опасных грузов Рабочей группе WP.15 при содействии других соответствующих международных организаций следует определить степень осуществления главы 1.10 ДОПОГ, ВОПОГ и МПОГ.
- h) Группа экспертов рекомендует делегатам КВТ принять к сведению, что Россия при содействии ЕЭК ООН, возможно, созвет международную конференцию для рассмотрения проблем будущего сотрудничества в области охраны на внутреннем транспорте.
- i) К числу других сфер возможной будущей деятельности вспомогательных органов ЕЭК ООН в области охраны могут относиться следующие аспекты, касающиеся внутреннего транспорта: охрана контейнеров за пределами морских портов; охрана на общественном городском транспорте, защита транспортной инфраструктуры первостепенной важности и исследования в сфере технологии охраны на транспорте.
- j) Для критической оценки указанной выше деятельности Группе экспертов следует вновь собраться с целью проведения двухдневной сессии перед сессией КВТ, которая состоится в 2009 году.

#### **IV. ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРЕДПРИНЯТЫ РАБОЧИМИ ГРУППАМИ**

17. В соответствии с просьбой КВТ Рабочие группы, возможно, пожелают проанализировать изложенные выше рекомендации в свете предыдущего рассмотрения ими проблем охраны на транспорте, с тем чтобы их председатели согласно изложенной просьбе могли проинформировать Многопрофильную группу экспертов и КВТ относительно позиции Рабочей группы.

-----