



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 вторая сессия

Женева, 13–15 февраля 2013 года

Пункт 2 а) предварительной повестки дня

Инфраструктура внутреннего водного транспорта: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

Проект приложения IV к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)

Записка секретариата

I. Мандат

1. Напоминается, что Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3) на своей пятьдесят шестой сессии заявила вновь о том, что, как просил Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), аспекты безопасности следует рассматривать в контексте каждого вида транспорта. На своих пятидесятой, пятьдесят первой и пятьдесят второй сессиях SC.3 изучила предложения секретариата по проекту приложения IV к СМВП ("Защита сети внутренних водных путей международного значения от преднамеренного внешнего воздействия") (ECE/TRANS/SC.3/2006/7 и Add.1), однако не приняла согласованных действий по данному вопросу (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 16).

2. В то же время SC.3 приняла к сведению рекомендации Многопрофильной группы экспертов по охране на внутреннем транспорте ЕЭК ООН (ECE/TRANS/SC.3/2008/2) о включении положений, касающихся охраны, в действующие правовые документы, в том числе и в СМВП (ECE/TRANS/SC.3/181, пункт 12).

3. Ниже воспроизводится проект приложения IV к СМВП, подготовленный секретариатом при помощи соответствующего консультанта, для рассмотрения Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3), вместе с проектом поправок к основному тексту Соглашения, касающихся защиты инфраструктуры внутренних водных путей от преднамеренного внешнего воздействия (ECE/TRANS/SC.3/2006/7).

II. Проект поправок к основному тексту СМВП

1. *Дополнить* преамбулу новым предпоследним абзацем следующего содержания:

"признавая необходимость защиты инфраструктуры внутренних водных путей от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству,".

2. *Следует включить* новую статью 3-бис **"Защита сети от внешнего воздействия"** следующего содержания:

"Сеть внутренних водных путей международного значения, о которой говорится в статье 1, должна быть надежно защищена от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству, техническими средствами, требования к которым изложены в приложении IV к настоящему Соглашению".

III. Проект приложения IV К СМВП

3. *Дополнить* СМВП новым приложением IV **"Защита сети от внешнего воздействия"** следующего содержания¹:

"Приложение IV

Защита сети внутренних водных путей международного значения от преднамеренного внешнего воздействия

Внутренние водные пути, используемые в международном судоходстве, и расположенная на них инфраструктура должны находиться под надежной охраной, исключающей несанкционированное внешнее воздействие, которое может

¹ Рабочая группа, возможно, пожелает предложить странам-членам представить свои предложения в отношении возможного содержания данного приложения. По мнению делегации Украины (см. TRANS/SC.3/2004/9, пункт 14) в новом приложении IV следует отразить общие требования к техническим средствам защиты инфраструктуры внутренних водных путей (непосредственно водный путь, знаки навигационной путевой обстановки; гидротехнические сооружения – шлюзы, мосты и другие сооружения вдоль водного пути; портовые комплексы и др.) от преднамеренного внешнего воздействия, которое может нанести ущерб судоходству. См. также дискуссию по этому вопросу, имевшую место в ходе тридцатой сессии Рабочей группы SC.3/WP.3, в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60, пункты 18–21.

причинить ущерб судоходству, здоровью и жизни людей, а также окружающей среде.

Договаривающиеся стороны, правительственные учреждения, местные администрации и администрации бассейнов, представители судоходных компаний и порты должны принимать эффективные меры для выявления угрозы и предотвращения преднамеренного внешнего воздействия, которое могло бы нанести такой ущерб.

Выполнение таких мер предусматривает разработку по поручению правительств Договаривающихся сторон соответствующих планов охраны инфраструктуры водных путей и портов, которые обеспечивали бы как безопасность указанных объектов, так и находящихся в их акваториях судов.

Эти планы как минимум должны содержать:

- меры для предотвращения несанкционированного доступа на территорию порта путем выставления охраны, применения заграждений, заборов, технических средств наблюдения и др.;
- меры для предотвращения того, чтобы на территории порта или на находящемся в его акватории судне не оказались предназначенные для применения против людей, судов или портов оружие и любые другие опасные вещества, на перевозку которых нет разрешения;
- меры по наблюдению и обеспечению эффективного контроля береговых и плавучих средств навигационного оборудования, имеющих на них источники энергии и другого снабжения, путем применения мобильных средств контроля и другими способами;
- процедуры реагирования на угрозы или нарушение охраны, включая положения по поддержанию выполнения критически важных портовых операций или взаимодействия судно/порт;
- меры по обеспечению эффективной связи и сотрудничества между должностными лицами порта и соответствующими должностными лицами судов и обеспечение совместимости деятельности должностных лиц порта и администрации судов по вопросам охраны;
- процедуры эвакуации в случае угрозы или нарушения охраны;
- обязанности лиц, которым вменена охрана порта, и остального персонала порта по вопросам охраны;
- процедуры взаимодействия с судами в вопросах охраны;
- процедуры по периодическому пересмотру и обновлению плана;
- процедуры передачи сообщений о происшествиях, связанных с охраной;
- сведения о должностном лице порта, ответственном за охрану;
- меры по обеспечению защиты информации, содержащейся в плане.

Должностные лица порта, ответственные за охрану, и соответствующий береговой персонал должны обладать знаниями и пройти подготовку с учетом положений пункта 4 выше.

Оценка охраны порта является существенно важной и неотъемлемой частью процесса разработки и обновления планов охраны порта. Эта оценка выполняется правительством Договаривающейся стороны, на территории которой

расположен данный порт. Договаривающаяся сторона может уполномочить признанную в области охраны организацию провести оценку охраны конкретного порта.

Оценка охраны порта периодически пересматривается и обновляется".
