

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

“Государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” *Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04*

Материалы

Правительства

Стивен Л. Калдвелл, Счетная Палата
Правительства США (СПП), [LINK](#)
Российская Федерация, [LINK](#)

Международные структуры

Стефан Анишевски, Всемирная таможенная
организация (ВТО), [LINK](#)

Галина М. Бернацки, Международная
организация гражданской авиации (ИКАО),
[LINK](#)

Густав Кафка, Межправительственная
организация по международным
железнодорожным перевозкам (ОТИФ), [LINK](#)

Мэди Кнани, Секретариат ОБСЕ, [LINK](#)

Габриэль Леонте и Роэль Янссенс,
Секретариат ОБСЕ, [LINK](#)

Грэм Мэплбек, Международная морская
организация (ММО), [LINK](#)

Мариос Мелетиу, Международная
организация труда (МОТ), [LINK](#)

Предприятия/компании

Жак Койярд, Международный дорожный
союз (МДС), [LINK](#)

Марк Миллер и Морин Шоберт, Организация
Европейской безопасности (ЕОС), [LINK](#)

Чарльз Х. Пьерсол, Международная
организация по стандартизации (ИСО), [LINK](#)

Умберто де Претто, Международный союз
автомобильного транспорта (МСАТ), [LINK](#)

Нилс Бьюк и Марко Сорgetti, Европейская
ассоциация по перевозкам, логистике и
таможенному сопровождению (КЛЕКАТ), [LINK](#)

Тимоти Уотсон, Международная палата
судоходства (МПС), [LINK](#)

☞ Контакты

Мэди Кнани

Редактор

Mehdi.Knani@osce.org

С Электронным журналом КТС можно ознакомиться на английском и русском, бесплатно, на странице www.osce.org/atu

Запросы о правах на воспроизведение и изменение любой части данного журнала направляйте по адресу atu@osce.org

С авторами статей этого выпуска журнала можно связаться через Анти-террористическое подразделение ОБСЕ

Тел: +43 1 514 36 6702

Факс: +43 1 514 36 6687

E-mail: atu@osce.org

www.osce.org/atu

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Editorial

Нет никаких сомнений в том, насколько критически важную роль выполняет система контейнерных перевозок в мировой экономике, являясь одним из основных компонентов международной цепи поставок. Более 90 процентов мировых грузовых перевозок осуществляется в контейнерах и более чем 400 миллионов контейнерных перевозок происходит ежегодно.

Также нет никаких сомнений в том, насколько сложной задачей для правительств является обеспечение безопасности контейнеров и цепи поставок. Повредить контейнеры потенциально легко, и поэтому они уязвимы для преступных действий, таких как кражи и незаконный оборот. Но повсеместность и большой объем контейнерных перевозок делают практически невозможным обеспечение полного беспрепятственного контроля контейнеров в любое время и в любом месте, а также установление содержимого каждого контейнера посредством физического осмотра.

Сложность и разрозненность системы контейнерных перевозок делают контроль и обеспечение безопасности особенно сложной задачей. В транспортировке контейнеров через границы и юрисдикции, морскими, воздушными, железнодорожными и автомобильными путями участвуют многочисленные частные операторы, и государственные органы власти. Добавьте к этому экономическую необходимость облегченной, нежели разрозненной торговли и начинает появляться набросок вопроса о безопасности контейнерных перевозок.

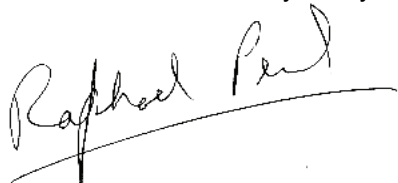
После террористических нападений на Соединенные Штаты, произошедших 11 сентября, правительства во всем мире все больше обеспокоены возможными террористическими нападениями или несанкционированным использованием системы контейнерных перевозок. Террористические нападения на основные контейнерные порты или другие пропускные пункты в контейнерной системе потенциально могут нарушить цепь поставок и посеять хаос в мировой экономике. Террористы могут попытаться осуществить доставку химического, биологического, радиологического или ядерного (ХБРЯ) оружия посредством контейнерных перевозок с целью причинения человеку, окружающей среде и экономике ущерба катастрофических размеров.

Угроза терроризма стала движущей силой мобилизации международного сообщества с целью обеспечения безопасности системы контейнерных перевозок и цепи поставок. Некоторые национальные проекты были запущены с двойной целью обеспечения безопасности и упрощения процедур торговли и транспортировки. Специализированные межправительственные организации, такие, как Всемирная таможенная организация (ВТАО), Международная морская организация (ММО) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) были призваны к разработке международных стандартов в рамках их частей, составляющих мозаику безопасности контейнерных перевозок.

Пять лет назад, ОБСЕ выступила в поддержку предпринимаемых усилий. В декабре 2004 года Государства-участники обязались принять срочные меры для повышения безопасности контейнерных перевозок на основе наилучшей практики и стандартов, согласованных на международном уровне. В следующем году они обязались реализовать Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур мировой торговли принятые ВТАО (SAFE). Одновременно с этим Секретариату ОБСЕ было поручено оказывать содействие обмену информацией и передовым опытом по вопросам контейнерной безопасности, а также технической помощи и усилиям по повышению осведомленности в этой области, предпринимаемым ВТО и другими соответствующими международными организациями.

Пять лет спустя, АТП публикует данный Специальный бюллетень КТС, для того, чтобы дать обзор усилий, предпринимаемых международным сообществом и частным сектором в целях повышения контейнерной безопасности и безопасности цепи поставок, а также обзор задач на будущее. АТП предложила государствам-участникам ОБСЕ при помощи их контактов с Контртеррористической сетью, а также ряду заинтересованных международных структур и представителей частного сектора, представить статьи, отразив в них их собственную деятельность и точку зрения.

Я надеюсь, что Вы получите удовольствие от прочтения данного Специального бюллетеня,



С уважением,
Рафаэль Ф. Перл
Начальник антитеррористического подразделения ОБСЕ

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

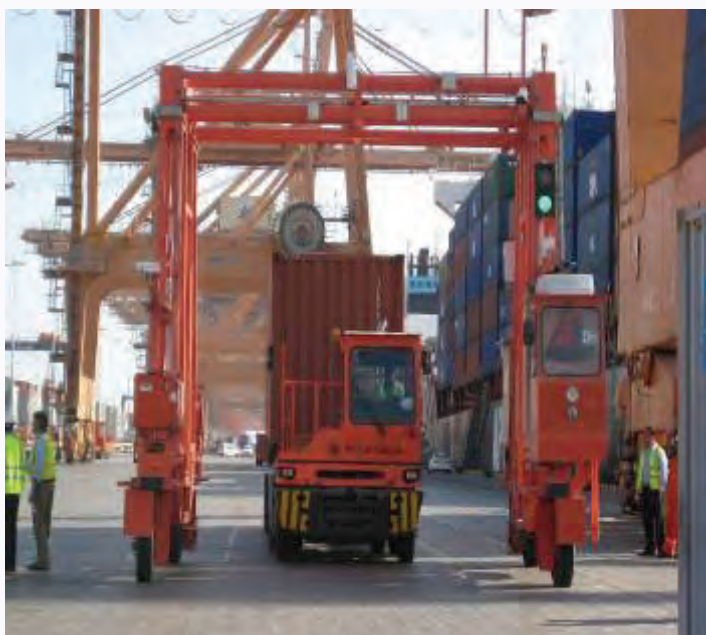
“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность цепочки поставок: необходимость в проведении более объемного экономического анализа до перехода к требованию США по сканированию 100% контейнеров

Г-н Стивен Л. Калдвелл, директор по вопросам морской безопасности

Некоторые изменения в области безопасности цепочки поставок потенциально могут повлиять на мировую экономику – нормативное требование США о том, что 100% контейнеров с грузами, направляющимися в США должны сканироваться до погрузки на корабли. Данное требование было введено через два законодательных документа – Закон о безопасности и ответственности для каждого порта (Закон SAFE) и Закон 9/11 – которые предписывали Таможенной и пограничной службе США (ТПС) сформировать пилотные порты для испытания данного предложения и, в дальнейшем, для реализации требования к июлю 2012 года. Тем не менее, относительно немного международных обсуждений и дискуссий вокруг данного требования было сосредоточено на экономических вопросах.

Большая часть обсуждений касательно требования сканирования была сосредоточена на технологическом уровне оборудования, в частности, на сложности сканировать контейнеры быстро и сканировать контейнеры, которые перегружаются (с одного корабля на другой, не покидая порт).



Фотографии GAO из пилотных портов, где проводится 100% сканирование, в том числе мобильное оборудование RPM в Салале

Также много обсуждались схемы и логистика различных портов, что затрудняет разделение и сканирование всех контейнеров, направляющихся в США. На политическом фронте разные страны обсуждали или угрожали внедрить ответные требования по сканированию контейнеров из США, экспортируемых в их порты. В принципе, некоторые страны и наблюдатели выражали сомнение по поводу соответствия требования по 100% сканированию системе управления рисками, как предусмотрено в системе SAFE Всемирной таможенной организации. И, наконец, эксперты выражали обеспокоенность тем, что 100% сканирование может затруднить реализацию существующих программ в многоуровневом режиме безопасности Таможенной и пограничной службы.

Одной из возможных причин, почему внимание сосредоточено на этих прочих факторах, и почему проведен недостаточный экономический анализ, является неуверенность в том, кто будет оплачивать затраты, связанные с требованием по 100% сканированию. Несмотря на то, что Правительство США приобрело оборудование для сканирования контейнерных грузов пока для иностранных портов, которые участвовали в пилотной программе SFI (см. сметные расчеты ниже), не ясно, кто покрывает дополнительные затраты – в том числе дополнительные объекты инфраструктуры, строительство, оборудование, монтаж и человеческие ресурсы – для продолжения реализации и усовершенствования программы. Закон SAFE, ни Закон 9/11 не указывают, кто должен оплачивать сканирование грузов, направляющихся в США, в иностранных портах.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Ни Закон SAFE, ни Закон 9/11 не указывают, кто должен оплачивать сканирование грузов, направляющихся в США, в иностранных портах.

Несмотря на то, что на сегодняшний день собрана определенная информация о затратах, затраты, собранные и рассчитанные Правительством США, ограничиваются затратами на реализацию американской программы. Закон SAFE требует, чтобы ТПС отчитывалась за затраты Правительства США, связанные с использованием интегрированного сканирующего оборудования в иностранных портах в рамках программы SFI, и ТПС и Министерство энергетики установили, что Соединенные Штаты понесли затраты на сумму 100 миллионов долларов США. По подсчетам ТПС, установка одной линии для 100% сканирования стоит около 10 миллионов долларов – строительство, оборудование и монтаж. Учитывая количество портов в мире (в каждом из которых несколько линий), из которых экспортируются контейнеры в США, приблизительный расчет затрат ТПС составляет около 20 миллиардов долларов. Это включает в себя затраты на начальное строительство, монтаж оборудования, краткосрочные затраты за «срок службы» (которые также включают в себя эксплуатацию и техобслуживание за несколько лет). GAO недавно представила рекомендации по повышению точности и действительности сметных расчетов ТПС, относящихся к программе 100% сканирования.

В дополнение к отсутствию определения полных расчетов программных затрат США, ТПС не рассчитала экономические затраты для других участников морских перевозок. Хотя правительства



стационарное оборудование NII в Саутгемптоне

стран Европы, Азии и Среднего Востока обычно не хотят платить за то, что они считают инициативой безопасности, ориентированной на США, некоторые из них понесли определенные затраты на персонал, объекты инфраструктуры и прочие расходы в пилотных проектах. Кроме частных операторов терминалов понесли дополнительные затраты на центры управления и на доставку контейнеров к сканерам. Эти неамериканские затраты могут быть значительными, и, согласно недавнему исследованию Европейской Комиссии, европейские затраты составляют примерно 430 миллионов евро на объекты инфраструктуры, строительство и оборудование, а также 200 миллионов евро на эксплуатационные затраты в год, в том числе 2200 человек дополнительно. В дополнение к этим конкретным затратам, возможны системные затраты из-за низкой эффективности терминалов. Согласно исследованию Европейской Комиссии, эти системные экономические затраты, по прогнозам, могут

составить 150 миллиардов евро в год (в отношении потери благосостояния).

Дополнительные затраты на сканирование могут значительно варьироваться по странам или портам, согласно заявлениям должностных лиц Всемирного Банка и Всемирной таможенной организации. Например, грузы, направляемые в США, возможно, необходимо будет пропускать через крупные узловые порты, в которых можно размещать и эксплуатировать сканирующее оборудование. Согласно исследованию Европейской Комиссии, в этих крупных узловых портах увеличатся заторы, а также повысится уровень экологического урона. Дополнительные затраты на погрузочные и разгрузочные работы также будут иметь непропорционально негативное воздействие на развивающиеся страны и государства с относительно некрупными портами.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Аналогичные различия по странам или портам могут также возникнуть, предоставлять если ТПС будет предоставлять кредиты (что разрешено законодательством), решая индивидуально для каждого порта, потенциально предоставляя конкурентное преимущество некоторым портам, что будет вести к подрыву торговли. Например, один порт, инвестирующий в сканирующее оборудование, сможет соответствовать требованию по сканированию, а другой порт, не инвестирующий в сканирующее оборудование, не сможет соответствовать требованию. Если второй порт получит кредит, у него может появиться конкурентное преимущество перед первым портом, поскольку его эксплуатационные затраты не включают в себя затраты на инвестирование в сканирующее оборудование.

Кроме того, ТПС не провела анализ выгод и затрат, чтобы оценить варианты по достижению 100% сканирования или других вариантов по повышению безопасности контейнеров. Анализ выгод и затрат предназначен для определения наилучшего экономического решения среди альтернатив и является признанным инструментом помощи менеджменту при рассмотрении затрат и рисков, связанных с планированием и управлением. Федеральная инструкция по анализу выгод и затрат указывает, что в нем должны определяться и оцениваться общие выгоды и затраты (например, воздействие на участников международных морских перевозок), а не только затраты, относящиеся к Правительству США. Разработка систематического анализа выгод и затрат, включающего в себя более полные сметные расчеты, могут лучше проинформировать ТПС и Конгресс о соответствующих затратах и выгодах различных вариантов, в том числе вариантов без 100% сканирования контейнеров, направляющихся в США. В своем последнем отчете GAO порекомендовала ТПС провести такой анализ выгод и затрат.

В заключение можно отметить, что следует выполнить более глубокий экономический анализ правового требования США о том, чтобы к июлю 2012 года сканировались 100% контейнеров, направляющихся в США. Большая часть обсуждения данного требования была сосредоточена на технологических аспектах сканирующего оборудования, на логистических проблемах, связанных с планировкой терминалов и эксплуатацией, на политических обсуждениях возможности взаимодействия, и на соответствии данного подхода принципам управления рисками и существующим элементам многоуровневого режима безопасности. Одной из возможных причин недостаточного экономического анализа является присутствие неопределенностей самого закона в том, что он в нем не говорится, кто будет оплачивать затраты, связанные с данным требованием. На сегодняшний день собрана определенная информация о затратах, и проведен экономический анализ в последнем исследовании Европейской комиссии. Тем не менее, экономические затраты, рассчитанные Правительством США (ТПС и прочими органами) ограничиваются затратами на реализацию программ США и не включают в себя затраты других участников, например, правительств других стран и операторов терминалов. Американская сторона не провела более тщательный анализ выгод и затрат и не рассмотрела общие затраты. Для исправления данного факта недостаточного экономического анализа, GAO порекомендовала ТПС улучшить свои расчеты затрат и провести анализ выгод и затрат.

ПРИМЕЧАНИЕ: Статья основана на отчете: *Безопасность цепочки поставок: технико-экономический обзор и анализ выгод и затрат помогут Министерству национальной безопасности и Конгрессу провести оценку и реализацию требования по сканированию 100% контейнеров, направляющихся в США* (GAO-10-12). См. www.gao.gov/cgi-bin/getrpt?GAO-10-12

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Обеспечение контейнерной безопасности/безопасности цепи поставок и законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности

В последнее время проблемы обеспечения сохранности перевозимых грузов, предотвращения аварий и убытков от них, борьба с терроризмом на транспорте и другие глобальные меры борьбы за безопасность приобретают важнейшее значение для дальнейшего развития обеспечения нормальной работы всех видов транспорта и в первую очередь железных дорог.

Понятие «безопасность движения» является многогранным и предполагает реализацию целого комплекса мер, связанных как с прогнозированием возможных угроз и противодействием их реализации, так и с созданием наиболее эффективных с технической и экономической точек зрения механизмов ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Деятельность в логистической цепи по перемещению товаров неизбежно связана с различного рода рисками, касается ли это перевозок грузов теми или иными видами транспорта, осуществления операций складирования и временного хранения грузов, выполнения погрузочно-разгрузочных работ и т.д. Логистическая цепочка - это зона повышенного риска, в которой всегда существует вероятность чрезвычайных происшествий. В последние годы к тому же резко обострилась террористическая угроза и объекты транспорта неоднократно становились мишенью атак террористов как в России, так и за рубежом.

Важной составляющей соблюдения законности и безопасности при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок является обеспечение сохранности грузов, исключение доступа посторонних лиц в грузовые вагоны и контейнеры. Для обеспечения охраны грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, требующих обязательного сменного сопровождения в пути следования, и безопасности контейнерных перевозок, между Федеральным государственным предприятием «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» и подразделениями ОАО «ТрансКонтейнер» заключены соответствующие договоры.

Вопросы обеспечения безопасности контейнерных перевозок контролируются Департаментом безопасности движения ОАО «Российские железные дороги». Станции, на которых происходят технологические процессы по погрузочно-выгрузочным работам и отправкам контейнеров, оборудованы системами видеонаблюдения.

В целях обеспечения процесса контейнерной перевозки и исключения фактов незаконного проникновения в контейнеры, органами внутренних дел на транспорте осуществляется патрулирование железнодорожных перегонов, территорий товарных и сортировочных станций силами совместных специализированных групп, состоящих из числа сотрудников транспортной милиции и ведомственной охраны.



мобильная рентген установка Copyright © Федеральная служба таможни РФ

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Одним из элементов противодействия перемещению запрещенных товаров является качественное исполнение таможенными органами функций по обеспечению соблюдения требований законодательства Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности.

В соответствии с действующим законодательством контроль за грузопотоком товаров, ввозимых в контейнерах с территории иностранных государств осуществляется при их прибытии в пункт пропуска путем совместного осмотра контейнеров должностными лицами Пограничной службы ФСБ России и таможенного органа путем осмотра контейнеров с применением мобильных инспекционно-досмотровых комплексов, а также при декларировании товаров, перемещаемых в контейнерах, в соответствии с заявленным режимом согласно системе управления рисками путем проведения таможенных досмотров либо таможенных осмотров во время вскрытия контейнера декларантом для проведения операций в процессе временного хранения.



Copyright © Федеральная служба таможни РФ

При осуществлении таможенного контроля, в том числе контейнерных грузов используются различные технические средства таможенного контроля. Одной из наиболее эффективных и перспективных форм таможенного контроля является таможенный осмотр с применением инспекционно - досмотровых комплексов. Получаемое с помощью ИДК рентгеновское изображение позволяет без вскрытия контейнеров и транспортных средств идентифицировать перемещаемые товары, просмотреть узлы и агрегаты транспортного средства, обнаружить в них предметы,

перемещаемые с нарушением таможенных правил. В соответствии с Концепцией развития таможенных Российской Федерации, Концепцией создания системы таможенного контроля крупногабаритных грузов и транспортных средств в рамках реализации Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010гг.)» почти все таможенные посты оборудованы ИДК.

По результатам таможенных осмотров с применением ИДК в том числе в отношении контейнеров только в зоне деятельности Южного таможенного управления в 2009-2010 г.г. Возбуждено 17 уголовных дел и более 340 дел об административных правонарушениях по фактам незаконного перемещения товаров через таможенную границу Российской Федерации. Выявлено 480 кг. наркотических средств, 192 ед. оружия и боеприпасов.

Таможенными органами в соответствии с возложенными на них функциями осуществляется таможенный контроль за ввозом опасных грузов. В соответствии с установленным порядком все товары и транспортные средства при пересечении таможенной границы проходят радиационный контроль с применением технических средств таможенного контроля за делящимися и радиоактивными материалами.

Главная цель мероприятий в сфере безопасности на транспорте состоит в минимизации самого риска возникновения транспортного происшествия и поэтому затратам на повышение безопасности перевозок всегда придается приоритетное значение. Однако каковы бы ни были масштабы таких затрат, полностью исключить вероятность угроз невозможно. Неизбежно наступает момент, когда эффект от увеличения расходов на меры противодействия возможным рискам становится несоизмеримо малым по сравнению с их величиной.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Таможнями в регионах своей деятельности организовано и осуществляется взаимодействие с УФСБ, УВД и УФСКН по выявлению и пресечению правонарушений и преступлений при перемещении товаров под таможенным контролем, в том числе, в контейнерах: обмен оперативно-значимой информацией, привлечение сотрудников правоохранительных органов к проведению досмотров товаров, транспортных средств, проведение исследований и экспертиз.

Главная цель мероприятий в сфере безопасности на транспорте состоит в минимизации самого риска возникновения транспортного происшествия и поэтому затратам на повышение безопасности перевозок всегда придается приоритетное значение. Однако каковы бы ни были масштабы таких затрат, полностью исключить вероятность угроз невозможно. Неизбежно наступает момент, когда эффект от увеличения расходов на меры противодействия возможным рискам становится несоизмеримо малым по сравнению с их величиной.

Поэтому в систему безопасности обязательно должен быть встроен надежный механизм ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций и компенсации нанесенного ущерба, таким механизмом может являться страхование рисков как одна из наиболее эффективных форм защиты от возможного ущерба.

Обеспечение безопасности и сохранности грузов при доставке - это важнейшая проблема транспортной отрасли любого государства. Для России это имеет особо важное значение на современном этапе развития рыночной экономики, поскольку активно растущий сегмент производства и потребления диктует новые требования к качеству транспортных услуг.

Так, по оценке Министерства транспорта Российской Федерации, в общем объеме грузов, перевозимых в России всеми видами транспорта, доля опасных составляет более 20%. Причем этот объем имеет тенденцию роста как в России, так и в международном сообществе. Эти показатели не являются чем-то характерным только для нашей страны - по данным ООН, тенденция к развитию в этом секторе рынка происходит во всем мире. Одновременно с увеличением объемов перевозок опасных грузов растет и количество инцидентов, происходящих при их транспортировке. Причем эти показатели увеличиваются более быстрыми темпами. Это тревожная статистика, которая говорит о том, что необходимо усилить внимание к этой проблеме и государственных органов, и бизнес-сообщества.

Безусловно, наиболее проблемным вопросом в области перевозок опасных грузов является снижение аварийности. Россия по этому показателю находится на уровне других экономически развитых государств, однако ситуация во многом осложняется тем, что значительное количество транспорта с опасными грузами постоянно находится в непосредственной близости от промышленных предприятий и жилых массивов, что создает повышенную угрозу возникновения чрезвычайных ситуаций с особо тяжелыми последствиями. Это в полной мере относится к перевозкам опасных грузов железнодорожным и смешанным транспортом.

Помимо угроз возникновения чрезвычайных ситуаций при транспортировке опасных грузов, связанных с нарушением правил эксплуатации транспортных средств и правил их перевозки, все большую актуальность приобретает проблема защиты транспорта от угроз террористического характера. Так, подвижной состав, перевозящий опасный груз, может стать объектом заинтересованности для террористов и превратиться в их руках в грозное оружие. Защита от подобного рода угроз - это в том числе и вопрос состояния соответствующей транспортной инфраструктуры, а также ее способности превентивно противостоять таким угрозам.

Борьба с проявлениями терроризма, транснациональной преступностью, в том числе при осуществлении международных перевозок, требует консолидированных усилий правоохранительных структур всех стран при безусловной поддержке деятельности этих структур

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

международными организациями и мировой общественностью.

Анализ оперативной обстановки, сложившейся на границах Российской Федерации, показывает, что криминальные структуры, специализирующиеся на незаконных внешнеэкономических операциях и контрабанде, постоянно совершенствуют методы и способы противоправной деятельности и все чаще объединяют свои усилия в рамках сразу нескольких государств.

Возрастание грузопотока, следующего через таможенную границу страны, влечет, как следствие, увеличение вероятности совершения попыток незаконной транспортировки оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других средств совершения террористических актов. Одним из основных способов контрабанды оружия, наркотиков, других запрещенных к обороту предметов и материалов является их перевозка в контейнерах морским, железнодорожным и автомобильным транспортом.

В ходе осуществления мер, направленных на вскрытие и пресечение нарушений таможенного законодательства, ГТК России накоплен определенный опыт проведения совместных мероприятий с таможенными и другими правоохранительными органами как государств-участников СНГ, так и стран дальнего зарубежья. Комитетом предпринимаются меры, обеспечивающие тщательный таможенный досмотр контейнеров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации. При этом особое внимание уделяется контейнерам, отправители (получатели) которых зарегистрированы в странах Ближнего и Среднего Востока, а также так называемым контейнерам повышенной степени риска.

Согласованного на международном уровне определения контейнеров высокой степени риска на сегодняшний день нет, поэтому при осуществлении контейнерных перевозок учитываются следующие критерии степени риска:

- ◆ наличие в контейнере взрывчатых, радио- активных, отравляющих и сильнодействующих веществ, оружия, боеприпасов, наркотиков, а также других предметов и материалов, представляющих повышенную опасность;
- ◆ наличие в контейнере предметов, представляющих значительную материальную, культурную или научную ценность;
- ◆ состояние оперативной обстановки, включая криминогенную ситуацию, сложившуюся в зонах перевозок.

В этой связи под обеспечением безопасности цепи поставок целесообразно рассматривать комплекс мер по противодействию умышленным несанкционированным действиям в цепях поставок, включающий планирование, реализацию, контроль и совершенствование проводимых мероприятий, охватывающих правовые, организационные, технические, технологические и экономические аспекты, с целью снижения потерь, предотвращения и выявления правонарушений, привлечения виновных лиц к ответственности.

Одной из важнейших проблем, с которой сталкивается международная торговая система, является обеспечение безопасности в глобальной цепи поставок. В соответствии со стандартами серии ISO 28000 разработанными Международной организацией по стандартизации безопасность цепи поставок направлена, прежде всего, на обеспечение безопасности людей, сохранности грузов,



Copyright © Федеральная служба таможни РФ

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

грузов, обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, защиту от несчастных случаев и предупреждение отрицательных последствий.

По данным мировой статистики за последние пять лет, наблюдается существенный рост потерь в цепях поставок по причине незаконного вмешательства в логистический процесс. Так, например, только в США за 2008 год этот показатель составляет более 100 млрд. долл.

Специалистами отмечается, что такой финансовый ресурс в большей части используется криминальными группировками для организации распространения наркотиков, нелегальной перевозки людей, приобретения оружия, совершения террористических актов и пр. С другой стороны наносится вред экономическим отношениям участников цепи поставки и более того, жертвами неудовлетворительного качества часто являются конечные потребители продукции, население. Продукция в цепях поставок теряет не только в количестве, но и в качестве.

Эффективным решением указанных проблем должно стать создание такой системы безопасности, которая бы включала не только методы государственного контроля за безопасностью, но и инструменты идентификации, мониторинга «критических точек», оценки рисков и эффективности использования ресурсов во всей цепи поставок. Такая модель цепи поставок охватывает производителя, поставщика и конечного потребителя продукции.

Для реализации этой концепции требуется новый логистический подход к проблемам безопасности, который будет способствовать интеграции систем транспортной безопасности России в международную систему безопасности с использованием общих критериев и технологий. Данное направление уже получило свое определенное развитие, прежде всего в сфере морских перевозок и поставок материальных ресурсов в гражданской авиации, поэтому требуется системное осмысление по применению методологии и специализированных логистических стандартов на других видах транспорта.

Очевидно, что существенной частью цепи поставок является транспортная логистика. 22 ноября 2008 года Правительством РФ утверждена Транспортная Стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Данным документом главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

В соответствии с Транспортной Стратегией целью развития транспортной системы России, наряду с формированием единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, интеграцией в мировое транспортное пространство, является повышение уровня её безопасности. Важным элементом практической реализации Транспортной Стратегии применительно к обеспечению безопасности цепи поставок является формирование и имплементация системы нормативно-правовых актов во исполнение Федерального закона «О транспортной безопасности», принятого в начале 2007 года.

Данный федеральный закон предусматривает создание комплексной системы обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что на наш взгляд является принципиально важным для целей обеспечения безопасности цепи поставок.

Данный федеральный закон предусматривает создание комплексной системы обеспечения транспортной безопасности на основе единого подхода к оценке угроз, планированию и реализации мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

инфраструктуры и транспортных средств, что на наш взгляд является принципиально важным для целей обеспечения безопасности цепи поставок.

Поскольку под транспортной безопасностью в Российской Федерации понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера, а целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства, проводимая в настоящее время Российской Федерацией работа по формированию комплексной системы обеспечения транспортной безопасности направлена, в том числе, на достижение надлежащего уровня безопасности интермодальных перевозок. Обеспечивается транспортная безопасность в Российской Федерации посредством реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Трехсторонним Приказом Минтранса России, ФСБ России и МВД России утвержден Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, который является основой для организации практических мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности, помимо определения угроз совершения актов незаконного вмешательства, являются:

- 1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- 2) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 3) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- 4) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- 5) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- 6) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- 7) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- 8) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

Несмотря на то обстоятельство, что прерогатива установления требований по обеспечению транспортной безопасности принадлежит органам государственной власти, субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики участвующие в цепи поставок реализуют свои права в рамках установленного федеральным законом принципа взаимной ответственности личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности посредством непосредственной разработки планов обеспечения транспортной безопасности, получения от уполномоченных органов власти информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности и вносить им предложения по обеспечению транспортной безопасности.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Рамочные стандарты безопасности ВТАО и безопасность цепи поставок

Стефан Анишевски, технический сотрудник, Директората по вопросам упрощения и соблюдения действующих правил, Всемирная таможенная организация

Из истории вопроса

После трагических событий 9 / 11 мир по-другому посмотрел на уязвимость системы безопасности, связанную с критически важной инфраструктурой и международными цепочками поставок. Эти проблемы подталкивают правительства к поиску глобальных решений и помощи международных организаций, таких, как Всемирная таможенная организация (ВТАО) с целью выработки стратегии по решению этих проблем незащищенности и для того, чтобы успокоить озабоченность международной общественности.

Ответом таможенного сообщества на данную проблему послужила разработка Рамочных стандартов охраны и облегчения

мировой торговли (Рамочные стандарты SAFE). Рамочные стандарты представляют собой инициативу безопасности глобальной цепочки поставок, разработанную таможенными органами стран-членов ВТАО в сотрудничестве с международным торговым сообществом, которая включает в себя двойную цель, как обеспечение безопасности, так и облегчение мировой торговли. Рамочные стандарты SAFE были также разработаны для согласования стратегий Таможенного сообщества с резолюциями Организации Объединенных Наций по безопасности, а также работой, проводимой в рамках других международных учреждений, таких как ММО и ИКАО.

Цель статьи: кратко объяснить подход Рамочных стандартов SAFE к вопросам обеспечения безопасности и упрощения процедур цепи поставок; отметить вклад данного подхода, осветить текущую деятельность международного таможенного сообщества по внедрению стандартов, затронуть проблемы, остающиеся невыясненными для достижения полного внедрения стандартов в 161 государстве-члене ВТАО, которые обязались внедрить стандарты к настоящему времени.

О РАМОЧНЫХ СТАНДАРТАХ SAFE

Рамочные стандарты SAFE были созданы на основе другого ключевого инструмента ВТАО – «Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур» (ПКК). Эта конвенция содержит юридический текст, стандарты и руководящие принципы, которые определяют принципы современного таможенного управления. В рамочных стандартах использованы принципы ПКК, но также включены дополнительные указания относительно сквозного управления международных цепей поставок, как для повышения безопасности, так и упрощения процедур. На сегодняшний день эти два документа являются основой, согласно которой члены ВТАО разрабатывают как международную, так и национальную политику и процедуры, которые регулируют международную торговлю.

Важно что, Рамочные стандарты разработаны с целью обеспечения дополнительных выгод для предприятий, которые добровольно работают с таможенными службами для обеспечения



Copyright © Порт Антверпена

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

сохранности их цепочек поставок, начиная от упаковки для экспорта до очистки товаров с таможенного контроля для ввоза.

Подход рамочных стандартов SAFE основывается на двух главных принципах (сотрудничество Таможни с Таможней и сотрудничество Таможни и Бизнеса) и состоит из 5 основных элементов: использование предварительных электронных данных о грузах; применение последовательной оценки рисков; экспортная проверка безопасности; использование технологий неинтрузивной инспекции на основе применения оценки рисков; и преимущества для предприятий, которые соответствуют минимальным стандартам безопасности в цепочке поставок и передовым методам.

ИЗМЕНЕНИЯ, ВЫЗВАННЫЕ ВНЕДРЕНИЕМ РАМОЧНЫХ СТАНДАРТОВ SAFE

Подход, изложенный в Рамочных стандартах SAFE, подразумевает фундаментальное изменение мышления о том, как Таможенные органы ведут свою деятельность. Традиционный импорт, сосредоточенный на модели бизнес-процессов в целях осуществления пограничного контроля был поставлен под сомнение. В рамочных стандартах предлагается уделить больше внимания контролю до вывоза или до прибытия для скорейшего решения проблем связанных с безопасностью. Этот новый подход позволяет таможенным органам «отодвинуть границы» за пределы территории стран.

Для достижения требуемого уровня безопасности в цепочке поставок, Таможенные органы должны расширить сотрудничество друг с другом, особенно в области обмена информацией, профилей риска, и результатов экспертиз. В рамках такого сотрудничества, например, были развиты центры координации обмена информацией и проведения экспертизы экспортирующими ведомствами по запросу импортирующего ведомства.



Copyright © французская служба таможни

Аналогичным образом, Рамочные стандарты SAFE предъявляют дополнительные требования к отчетности перевозчиков для предварительного уведомления о прибытии груза в целях оценки рисков. Оценка риска по предварительной информации включает в себя преимущества, так как во многих частях мира она позволила странам принимать решения о доступности в начале цепочки поставок, ведущей к разделению физического перемещения и выпуска товаров от процедур таможенной очистки грузов. Это оказало существенное влияние на систему поставок и управление запасами, привело к ускорению доставки товаров и экономии денежных средств.

Учитывая длительный рост грузовых и пассажирских потоков, и принимая во внимание тот факт, что таможенные органы, как правило, берут на себя задачи в условиях статических или даже сокращаются ресурсов, управление рисками на основе подхода, изложенного в Рамочных стандартах SAFE, позволяет таможенным органам действовать более эффективно и результативно.

Такой подход в сочетании с заблаговременной и точной информацией получаемой до прибытия позволяет таможенным органам распределять ограниченные ресурсы контроля для перевозок и участников в цепочке поставок, которые представляют наибольший риск для безопасности и соблюдения действующих правил в то же время, ускоряя потоки законной и согласующейся торговли.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Другое крайне важное изменение вызванное внедрением Рамочных стандартов относится к роли и связи с торговлей. Традиционно трансграничное перемещение товаров рассматривалось в качестве вопроса соблюдения законодательных требований, однако, второй принцип Рамочных стандартов вносит существенные изменения во взаимодействие Таможенных органов и торгового сообщества. Признается важная роль торговли в обеспечении безопасности поставок и признается тот факт, что сотрудничество между правительственными органами и торговым сообществом приводит к преимуществам и наилучшим результатам для обеих сторон.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ВНЕДРЕНИЮ РАМОЧНЫХ СТАНДАРТОВ SAFE

В середине 2009, спустя четыре года после принятия этого инструмента, секретариат ВТАО начал исследование с целью подведения итогов реализации Рамочных стандартов SAFE. Исследование проводилось на основе самооценки проводимой государствами-членами ВТАО и основывалось на первом принципе Рамочных стандартов. Семьдесят четыре члена ВТАО заполнили анкету, разработанную в рамках исследования.

Результаты исследования показали, что члены ВТАО, несомненно, продвигаются в реализации Рамочных стандартов SAFE. Оно также подтвердило, что после принятия Рамочных стандартов произошло изменение в подходе таможенных органов к вопросам пограничного контроля.

Традиционная ориентация на импорте была заменена повышенным осознанием необходимости заострения внимания на экспорте.

Еще один важный выявленный факт говорит о том, что большое число членов ВТАО получают предварительную электронную информацию об возимых грузах. Почти все члены ВТАО отметили, что они располагают той или иной автоматизированной системой управления рисками на месте, и что эта система может быть использована как для оценки угроз, так и для определения объектов, целей для удара. Исследования показали также, что большинство их ответивших Таможенных органов осуществляют проверку безопасности исходящих грузов. Что касается применения новейших технологий проверки, результаты показали, что ответившими таможенными органами были вложены значительные инвестиции в технологии неинтрузивной инспекции.

Результаты опроса также показали, что текущее наращивание потенциала в рамках программы ВТАО «Колумб» (Columbus) и при поддержке других международных организаций является необходимым условием для достижения дальнейшего внедрения стандартов для многих стран.

НЕРЕШЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Хотя исследования показали, что государства-члены ВТАО принимают активное участие во внедрении Рамочных стандартов SAFE, многое еще предстоит сделать.



Copyright © Новозеландская служба таможи

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

В июне 2008 года таможенное сообщество приняло новую стратегию «Таможня в двадцать первом веке» (С21). 10 элементов, которые формируют основу С21, согласованы с целями обеспечения безопасности торговли, и упрощения процедур торговли, обозначенными в Рамочных стандартах SAFE, и закрепляют эти принципы в будущих методах работы таможенных органов. Одна из инициатив стратегии С21, а именно: «Глобальная сеть таможенных органов» (GNC) имеет прямую связь с первой составляющей Рамочных стандартов, так как одна из ее задач заключается в обеспечении членов ВТАО лучшими возможностями для сбора, систематизации и обмена надежными данными друг с другом в целях управления рисками как можно раньше в цепочке поставок.

Еще одна проблема таможенных органов на международном уровне заключалась в специальном подходе к применению управления рисками. Для решения этой проблемы ВТАО в настоящее время разрабатывает новое Руководство по управлению таможенными рисками, с помощью которого государства-члены ВТАО смогут принять общую методологию и подход к управлению рисками на всех организационных уровнях.

Необходимо продолжать модернизацию методов работы в области оформления безопасности исходящих грузов и экспертизы грузов. Кроме того, есть текущая необходимость в дальнейшей интеграции технологических решений на всех этапах цепочки поставок. В этой связи, ВТАО разработала такие инструменты, как База данных ВТАО по передовым технологиям и Руководство ВТАО по рентгеновскому сканированию, направленные на оказание помощи государствам-членам ВТАО в наращивании потенциала в этих областях. Помимо этих средств, так же ежегодно проводится Форум ВТАО, посвященный технологиям и инновациям, который предоставляет платформу для обмена идеями по дальнейшему наращиванию потенциала таможенных органов.

В отношении второй составляющей Рамочных стандартов SAFE, создание или текущее развитие программ Уполномоченного экономического оператора остается одной из приоритетных задач развития Соглашений о взаимном признании между членами ВТАО в среднесрочной перспективе. Однако обеспечение материальных выгод для бизнеса на всех этапах цепочки поставок остается сложной задачей. ВТАО и дальше будет вовлекать государства в процесс решения этого вопроса, и призывать их предлагать такие преимущества, в качестве стимула к торговле для выполнения роли в обеспечении поставок. На сегодняшний день это приобретает еще большее значение, так как 2010 год считается годом Партнерства Таможни и Бизнеса.

Пути решения вопроса

Таможенные службы находятся под растущим давлением, так как правительство, и граждане рассчитывают как на экономическую, так и физическую безопасность с их стороны, строго соблюдая закон. В то же время международное торговое сообщество стремится к единообразию, предсказуемости, прозрачности и эффективности в отношениях с таможенными органами.

Благодаря полной реализации таких программ, как Рамочные стандарты SAFE и повсеместному принятию стандартизированных методов управления рисками, таможенные службы смогут принять вызовы, связанные с безопасностью цепочки поставок и более обширной средой пограничного контроля.

ВТАО наметила план действий и стремится обеспечить безопасность международной торговли, в то же время, облегчая процедуры перемещения законных товаров на основе применения разумного управления рисками в партнерстве с заинтересованными представителями бизнеса.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность цепочки поставок в контексте Безопасности Авиации и Помощи

*Галина М. Бернацки, Отдел по авиационной безопасности и политики упрощения формальностей,
Бюро воздушного транспорта
Международная организация гражданской авиации (ИКАО)*

На сегодняшний день мир транспорта действительно представляет собой мультимодальную систему и существует явная необходимость в комплексном, согласованном и многостороннем подходе к обеспечению безопасной перевозки людей и грузов по всему миру. Воздушный транспорт стал



**Манас Интернациональный Аэропорт, Кыргызстан,
Июль 2008 (ОБСЕ/Эрик Гоерлан)**

привлекательной мишенью для различных террористических групп, что демонстрируют драматические захваты самолетов, совершенные за последние несколько десятилетий, бомбардировка самолета авиакомпании «Пан Ам», рейс 103 в декабре 1988 года, и ужасные террористические нападения 11 сентября 2001 года.

С тех пор международное сообщество достигло существенного прогресса, в рамках глобального сотрудничества, в локализации актов терроризма в отношении гражданской авиации. ИКАО приняла безотлагательные меры, в том числе пересмотр существующих стандартов безопасности, содержащихся в Приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. В феврале 2002 года организация также провела Министерскую конференцию по авиационной безопасности на

высоком уровне, с общей целью предупреждения, пресечения и искоренения террористических действий, связанных с гражданской авиацией, восстановления доверия общественности к воздушному транспорту и укрепления здоровой обстановки в авиатранспортной отрасли.

В рамках этой исторической конференции единогласно был одобрен План действий ИКАО по укреплению авиационной безопасности, который впоследствии был утвержден Советом ИКАО. План включает в себя Универсальную программу проверки безопасности (УППАБ) и дополнен рядом программ и мероприятий, направленных на оказание помощи Государствам в соблюдении Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 17. Одна из программ предусматривает оценку новых и возникающих угроз авиационной безопасности, в целях разработки мер по обеспечению безопасности аэропортов, самолетов и систем управления воздушным движением.

Еще одна серьезная угроза для гражданской авиации это использование террористами переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). ИКАО уделяет первостепенное значение данной угрозе. В свете последних событий в Организации Объединенных Наций, а также региональных и национальных проектов, 36-я сессия Ассамблеи ИКАО приняла Резолюцию по вопросу угрозы гражданской авиации, создаваемой ПЗРК.

Угроза предполагаемого террористического акта с использованием жидких взрывчатых веществ на борту гражданских воздушных судов, летающих через Северную Атлантику, о которой сообщили власти Соединенного Королевства 10 августа 2006, еще раз подчеркнула уязвимость глобальной авиатранспортной системы. Этот террористический заговор показал новый способ совершения преступлений, требующий немедленных действий.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

В ответ на это Совет ИКАО приняла руководящие принципы по контролю безопасности для досмотра жидкостей, гелей и аэрозолей (LAGs), и они были предоставлены Государствам для дальнейшей реализации. Хотя безопасность является основным приоритетом, ИКАО была также озабочена смягчением отрицательного воздействия на пассажиров, авиакомпании, а так же аэропорты, включая беспрошленные продажи и продажи на борту воздушного судна. Была созвана Исследовательская группа Секретариата по перевозке и проверке жидкостей, гелей и аэрозолей для того, чтобы достигнуть соглашения по поводу технических требования к защищенным от несанкционированного вскрытия пакетам (STEBs), которые могут быть использованы для перевозки большего количества жидкостей, гелей и аэрозолей, приобретаемых в аэропорту или на борту воздушного судна. Исследовательская группа разработала подробную инструктивную документацию, для оказания помощи Государствам в реализации этих руководящих принципов.

С целью развития разнообразных технологических решений для досмотра жидкостей, гелей и аэрозолей, в ноябре 2009 в Брюсселе был проведен семинар, направленный на обмен информацией о возможных новых процедурах и технологиях обнаружения, которые находятся в стадии разработки. На семинаре было рассмотрено возможное влияние различных технологий досмотра на работу аэропорта и упрощение формальностей, памятуя о потенциальной необходимости устранения объемных ограничений на согласованной основе.

Совсем недавно, 25 декабря 2009, пассажир на борту авиакомпании «Northwest Airlines» рейс 253, намереваясь сбить самолет, попытался подорвать взрывное устройство, содержащее тетранитрат пентаэритрита (так называемый ТЭН), в то время как самолет направлялся из Амстердама в Детройт. После этого инцидента, региональные конференции, на правительственном уровне посвященные вопросам авиационной безопасности были проведены в Мехико (16 -17 февраля), Токио (13 марта), Абудже (11- 13 апреля) и Абу-Даби (1-2 июня). Эти региональные конференции завершились принятием Совместной декларации по авиационной безопасности, представляющей ответ каждого региона на последнее нападение на систему воздушного транспорта.



Copyright © ИКАО



Copyright © ИКАО

В Совместной декларации государства подтвердили обязательство предотвращать акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации во всех его формах, уделяя особое внимание борьбе с террористическими угрозами гражданской авиации. В ходе конференции была подчеркнута необходимость укрепления международных авиационных стандартов безопасности и мер для того, чтобы более эффективно реагировать на новые и существующие угрозы. В Декларации была признана: необходимость укрепления международного сотрудничества в различных действиях по укреплению авиационной безопасности во всем мире; критическая важность обмена информацией о пассажирах, при должном соблюдении их гражданских прав; и роль технологий в решении растущих угроз.

Со временем, Программа авиационной безопасности ИКАО развилась и расширилась в сотрудничестве с государствами-членами и соответствующими международными организациями. Что касается юридического аспекта Программы, то существуют пять правовых документов по авиационной

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

безопасности, а именно Токийская конвенция, Гаагская конвенция, Монреальская конвенции и Дополнительный протокол к ней, и Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения. Данные документы легли в основу международного права и по-прежнему являются одними из наиболее широко распространенных многосторонних международно-правовых документов. Однако, учитывая новые виды угроз, такие как акты, совершенные 11 сентября 2001 года, в этих документах проявляются пробелы и недостатки.

В 2006 году была назначена Исследовательская группа Секретариата с целью проведения анализа существующих документов воздушного права. Анализ был направлен на определение того, должны ли документы быть обновлены для решения новых и возникающих угроз гражданской авиации, таких как использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения и распространение биологических, химических или ядерных веществ, а также для разработки поправок по мере необходимости.



Copyright © ИКАО Издание 64 Журнала Номер 01

30 октября 2009 года Совет ИКАО в ходе шестой встречи 188-ого Заседания, принял решение о проведении Дипломатической конференции с целью окончательного оформления и принятия двух проектов документов, для внесения поправок в Гаагскую и Монреальскую конвенции в соответствии с рекомендацией Юридического комитета. Конференцию планируется провести в Пекине с 30 августа по 10 сентября 2010 года.

Основным документом, в котором содержатся распоряжения по созданию мер безопасности, является Приложение 17. Поскольку этот документ устанавливает стандарты международной авиационной безопасности во всем мире, он постоянно претерпевает изменения и подвергается тщательному анализу до внесения в него каких-либо изменений. Этот документ содержит Стандарты и рекомендуемые практики, направленные на решение проблем безопасности воздушных перевозок в целях предотвращения размещения взрывчатых веществ на борту воздушного судна, путем сокрытия, в общем-то, законных поставках, либо посредством получения доступа к воздушным судам в зонах погрузочно-разгрузочных работ. С этой целью государства обязаны обеспечить защиту грузов, багажа, почты и принадлежностей оператора, перемещаемых в аэропорту. Кроме того, государства должны подвергать грузы и курьерскую почту, предназначенную для перевозки на пассажирских рейсах, надлежащему контролю безопасности, и обеспечивать, чтобы операторы не принимали партии грузов на пассажирских рейсах, за исключением случаев, когда их безопасность была подтверждена «регулирующим агентом» или они подвергаются другим видам контроля безопасности.

17 мая 2010 года Совет ИКАО в ходе первой встречи своего 190-го Заседания, рассмотрел предложения о внесении Поправки 12 к Приложению 17. Эти предложения вытекают из анализа положений Приложения 17 проведенного Группой экспертов по авиационной безопасности, который был посвящен следующим вопросам, в частности: оборудование для обеспечения безопасности; провайдеры услуг воздушного движения; применение случайных и непредсказуемых мер безопасности; меры безопасности против кибер-угроз; а также безопасность цепочки поставок грузов. Предлагаемая Поправка была представлена Государствам для комментирования. Поправка 12 к Приложению 17, в случае ее принятия Советом, начнет применяться с 1 июля 2011 года.

В целях оказания помощи Государствам в выполнении положений, содержащихся в Приложении 17, седьмое издание «Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (Doc 8973) было и является доступным для распространения среди

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

всех государств-членов. Руководство в настоящее время включает пять томов, каждый направлен на решение конкретных задач авиационной безопасности: Том I - Национальная организация и управление; Том II - Набор, отбор и подготовка кадров; Том III – Организация обеспечения безопасности в аэропортах, программные и проектные требования; Том IV - Предупредительные меры безопасности (в котором изложен подробный материал о безопасности груза); и Том V - Кризисное управление и реагирование на акты незаконного вмешательства.

В связи с увеличением потребностей рынка в последние годы объем воздушных перевозок значительно вырос и, как ожидается, продолжит расти такими темпами, которые будут опережать увеличение пассажирских авиаперевозок. В связи с этим, слабые стороны обеспечения безопасности авиационного груза ставят все воздушные транспортные операции в опасность. После инцидента в Локерби, и террористических актов, совершенных 11 сентября 2001 года, упор на повышении безопасности пассажирских авиаперевозок сделал систему воздушных перевозок более уязвимой, а так же потенциальной мишенью для террористов. Сегодня, грузовые авиаперевозки столкнулись с совершенно новыми угрозами безопасности, такими как размещение взрывчатых веществ в авиационных грузах или использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения. Безопасность воздушных перевозок является одной из основных глобальных проблем безопасности с учетом выявленных слабых сторон, которые делают грузовые авиаперевозки, потенциально, самой легкой мишенью для террористов.

В последние годы были предприняты различные национальные, региональные и международные проекты с целью противодействия угрозам и уязвимым сторонам авиационного груза. Так как досмотр всего авиационного груза в настоящее время не возможен из-за ограниченных технологий и инфраструктуры, наиболее практичным подходом будет применение управления рисками, который позволит определить перевозки с высокой степенью риска, на которых следует сосредоточить контроль. Другие процедурные проекты включают требования к предварительной информации о грузе, расширенное использование уполномоченных операторов, и безопасность цепи поставок.

Для того чтобы предоставить Государствам руководство по осуществлению эффективных национальных программ по авиационной безопасности, ИКАО разработала процедуры обеспечения безопасности грузовых авиаперевозок, которые отражают экономически эффективный и прагматический подход, основанный на трех основных принципах: во-первых, самолеты должны эксплуатироваться в рамках безопасной окружающей среды; во-вторых, каждая партия должна подвергаться контролю безопасности, уделяя максимальное внимание досмотру грузов, безопасность которых не может быть легко определена перед помещением их на борт пассажирского самолета, и, в-третьих, после того, как груз прошел проверку безопасности, он должен быть защищен от воздействий. Следует отметить, что основное разумное объяснение предупредительных мер безопасности, заключается в том, что, если груз был упакован в безопасной обстановке и хранится безопасно, нет никакой необходимости для его досмотра.

ИКАО рекомендует, чтобы как операторы воздушных судов, так и регулирующий агент выполняли выборочную проверку грузов, в целях определения того, что представляемая информация в сопроводительной документации является точной. Доля грузов подвергаемых случайной инспекции должна зависеть от предполагаемого уровня угрозы. Кроме того, ИКАО рекомендует, чтобы инспекторы подвергались проверке и досмотру соответствующими национальными властями.

Что касается грузов, необходимо активизировать работу по разработке укрепленных и согласованных на международном уровне мер и наилучшей практики для обеспечения безопасности авиационных грузов, принимая во внимание необходимость защиты всей цепи поставок грузов. Должны быть разработаны решения с учетом их влияния на воздушный транспорт и торговлю. Будущие меры безопасности должны быть эффективными, доступными и практичными. Только такие меры, совместно с реальным уполномоченным оператором и безопасным механизмом цепи поставок, могут обеспечить надежные гарантии эффективной безопасности в системе грузовых авиаперевозок.

Исследовательская группа Секретариата, состоящая из членов Группы экспертов по авиационной

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

безопасности и Группы экспертов по упрощению формальностей, была создана для изучения возможности разработки стандартов безопасности, согласно которым операторы грузовых воздушных перевозок, агенты, аэропорты и специалисты по наземному обслуживанию смогут быть сертифицированы в качестве уполномоченных лиц или регулирующих агентов. Первое заседание Исследовательской группы было проведено в Сент-Джулианс, Мальта, 15 декабря 2009 года, где были внесены предложения по новым стандартам, которые могут быть включены в Поправку 12 к Приложению 17, так же была определена работа на будущее. Доклад Исследовательской группы был рассмотрен Группой экспертов по упрощению формальностей в ходе ее шестого совещания, состоявшегося в мае 2010 года. Было подчеркнуто, что «Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли», принятые Всемирной таможенной организацией (июнь 2005) имеют большое значение для работы Исследовательской группы. Для дальнейшей работы по данному вопросу, имеет существенное значение сотрудничество между Группами экспертов по авиационной безопасности и упрощению формальностей. Таким образом, Группа экспертов по упрощению формальностей рекомендовала Исследовательской группе определить элементы, характерные как для таможенных служб, так и безопасности цепи поставок. Второе совещание Исследовательской группы планируется в конце этого года.

В ходе 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая пройдет с 28 сентября по 8 октября, как ожидается, будет утверждена Резолюция Ассамблеи А36-20 – «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» с внесенными поправками, пересмотренная в свете новых событий в области авиационной безопасности, включая инцидент, произошедший 25 декабря 2009 года. Данная резолюция подтвердит исключительную важность обеспечения авиационной безопасности в качестве одной из программ, которой уделяется первостепенное внимание в рабочей программе ИКАО.

Как ожидается, Ассамблея также утвердит Стратегию всеобъемлющей авиационной безопасности ИКАО на ближайшие два трехлетних периода, для содействия Плану действий по авиационной безопасности, принятому после событий 11 сентября 2001 года для решения проблем, связанных с авиационной безопасностью. Предлагаемая стратегия включает в себя следующие семь основных направлений: решение новых и существующих угроз; продвижение инновационных, эффективных и действенных подходов к обеспечению безопасности; содействие обмену информацией между и внутри государств-членов в целях повышения осведомленности об угрозах и тенденциях в области авиационной безопасности; содействие глобальному соблюдению и создание устойчивого потенциала государств для проведения контроля авиационной безопасности; совершенствование человеческих факторов и культуры безопасности; содействие развитию взаимного признания процессов авиационной безопасности; и придание особой важности обеспечению безопасности между государствами и заинтересованными сторонами.



“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Положения в области безопасности, касающиеся перевозки опасных грузов

*Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)
Густав Кафка, заместитель генерального секретаря*

Введение

Целью международной системы правил перевозки опасных грузов, важнейшей основой которой являются Рекомендации ООН по перевозке опасных грузов - Типовые правила, которые распространяются на все виды транспорта, является обеспечение безопасности людей, имущества и окружающей среды. В этой системе безопасности перевозок, положения по безопасности, которые являются частью системы поддержания международного и национального общественного порядка и безопасности, на самом деле представляют собой скрывающийся закон.

Причина, по которой положения, касающиеся безопасности, тем не менее, были включены в Типовые правила ООН, после событий 11 сентября 2001 года, заключалась главным образом в том, что эти Правила:



транспортный грузовик для перевозок опасных жидкостей, Интернациональный порт Батуми, Грузия Май 2010

- 1) адаптируются к текущим событиям, особенно в технической области, раз в два года, то есть относительно быстро по международным правилам,
- 2) предназначены для всех видов транспорта, для того чтобы, в отличие от общего транспортного сектора, избежать каких-либо пробелов или лазеек в зависимости от требований в цепи поставок между воздушным и морским транспортом, с одной стороны, и внутренним транспортом с другой стороны,
- 3) носят рекомендательный характер и поэтому не имеют прямого юридически обязательного характера, но, так как они воспринимаются в качестве типовых правил, в принципе они сформулированы таким образом, что они могут

быть преобразованы в юридически Обязательные правила практически без изменений,

- 4) преобразовываются с образцовой дисциплиной и при активном сотрудничестве с соответствующими организациями в обязательные правила на правительственном уровне, в основном дословно и с использованием последней версии в каждом случае.

Это осуществляется с помощью отдельных международных конвенций между государствами для различных видов транспорта. ЕЭК ООН занимается конвенцией для автомобильных перевозок (ДОПОГ) и Перевозок по внутренним водным путям (ВОПОГ), ОТИФ для перевозок грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ РИД), ИКАО для воздушных перевозок (ТИ ИКАО) и ММО для морских перевозок (МКМПОГ).

Вероятно, для решения вопросов о ненадлежащем размещении положений по безопасности с положениями о безвредности, практически все положения по безопасности были объединены в одну главу правил; в Типовых правилах ООН и МКМПОГ, это Глава 1.4, в ТИ ИКАО, это Часть 1, Глава 5, и в ДОПОГ, МПОГ и это Глава 1.10. Так же было решено, что будет целесообразно рассматривать транспортную безопасность в качестве свода положений о безопасности. Он 21

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

выражается в определении безопасности (опасные грузы): в соответствии с определением, безопасность означает «меры предосторожности, которые необходимо принять для сведения к минимуму воровства или ненадлежащего применения опасных грузов, которые могут представлять опасность для лиц, имущества или окружающей среды».

Грузы повышенной опасности

Так как международное мнение заключалось в том, что в области перевозки опасных грузов положения о безопасности, разделяющие товары по «классам» исходя из физических, химических или иных опасных свойств, не соответствовали целям безопасности, которая имеет и другие защитные цели, сценарии угроз. Как упоминалось выше, предлагаемые меры безопасности были разделены на те, которые применяются относительно всех опасных грузов в количествах выше очень небольшого количества, и специальные дополнительные меры безопасности. Грузы, которые подлежат таким специальным мерам, были названы «грузами повышенной опасности» (hcdg), они определены как те, которые могут быть использованы в террористических целях, что может привести к серьезным последствиям, таким как многочисленные людские потери или массовое поражение. Конкретные грузы, разделенные по классам, были перечислены в таблице. К типичным грузам повышенной опасности относятся взрывчатые вещества, токсичные газы, высоко инфекционные, токсические, кислотные или радиоактивные вещества.

Положения по обеспечению безопасности, применяемые относительно всех опасных грузов

1. Личная ответственность

Все лица, участвующие в перевозке опасных грузов должны учитывать требования безопасности, изложенные в Главе о безопасности соразмерно со своими обязанностями. В этом контексте термин «лица» означает любое отдельное физическое лицо, имеющее собственную личную ответственность.

2. Надежность партнеров

Положения относятся только к надежности в отношении перевозчиков, которым должны предоставляться опасные грузы для перевозки - чтобы они были определены надлежащим образом каждый член экипажа поезда (транспортного средства, судна) перевозящего опасные грузы, во время перевозки должен иметь при себе средства идентификации с фотографиями. На практике эта мера должна быть распространена на всех партнеров. В интересах безопасности, перевозчики, например, также должны удостовериться в том, что лица, от которых они получают работу или груз являются надежными.

3. Защищенная инфраструктура

Согласно требованиям данных положений терминалы временного хранения, временные склады, транспортные склады, места стоянки и перегрузочные станции используемые для временного хранения во время перевозок опасных грузов должны охраняться надлежащим образом, быть хорошо освещены и, когда это возможно и целесообразно быть недоступными для посторонних людей. Так как это может повлечь за собой значительные издержки для людей, управляющих такой инфраструктурой, слово «целесообразно» важно. Что касается других мер безопасности, в этом случае анализ рисков должен также стать основой.



Copyright © Порт Роттердама

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

ПОЛОЖЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ГРУЗОВ ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

1. План по обеспечению безопасности

Такой план распространяется на участников (грузоотправитель, упаковщик, погрузчик, перевозчик т.д.), участвующих в перевозке грузов повышенной опасности, а также затрагивает, в частности, следующие задачи

- составление списка всех опасных грузов,
- распределение обязанностей по обеспечению безопасности между компетентными квалифицированными людьми, имеющими соответствующие полномочия,
- обзор текущих операций и оценки рисков безопасности,
- уменьшение рисков безопасности (путем обучения, политики, методов эксплуатации, оборудования, ресурсов),
- отчетность и ликвидация угроз безопасности, нарушений безопасности или инцидентов,
- оценка, тестирование и обновление планов по обеспечению безопасности,
- обеспечение физической безопасности информации о перевозке, содержащейся в плане по обеспечению безопасности,
- ограничение предоставления информации о перевозках, содержащейся в плане обеспечения безопасности тем, кто нуждается в ней. Такие меры не должны препятствовать предоставлению информации в соответствии с другими положениями ДОПОГ, МПОГ или ВОПОГ.

2. Предотвращение краж и хищений

Эта мера включает в себя следующие задачи:

- применение устройств / оборудования / механизмов для предотвращения кражи на поездах / транспортных средствах, перевозящих грузы повышенной опасности,
- обеспечение эффективного функционирования этих устройств в любое время. Применение не должно ставить под угрозу реагирование на чрезвычайные ситуации. В связи с этим может возникнуть проблема нагрузки контейнеров во избежание открытия «сдвоенных» дверей, поскольку аварийно-спасательные службы считают, что намного труднее заниматься этим, чем удалены пломбы и
- использование, когда это целесообразно, и уже имеется необходимое оборудование, транспортной телеметрии или других методов слежения или устройства для контроля перемещения грузов повышенной опасности.



специализированный железнодорожный танк держащий ядовитое ракетное топливо télange, Украина ноябрь 2009 (ОБСЕ/Сюзанна Лееф)

РОЛЬ КОНСУЛЬТАНТА ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Предприятия, деятельность которых связана с автомобильными перевозками, упаковкой, погрузкой, наполнением или разгрузкой опасных грузов должны назначить консультанта по вопросам техники безопасности, который будет отвечать за оказание помощи по предотвращению рисков,

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

связанных с деятельностью предприятия, в отношении лиц, имущества и окружающей среды. При этом в связи с обязанностью консультанта контролировать количество методов и процедур, относящихся к соответствующей деятельности предприятия, он должен также обеспечить, *среди прочего*, доступность плана по обеспечению безопасности в случае его разработки на предприятии. Тем не менее, ответственность за содержание плана по обеспечению безопасности несет не консультант по вопросам безопасности, а руководство этого предприятия.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПРОВЕРКИ

1. Выборочные проверки

Проверки транспорта, предписанные в положениях о перевозке опасных грузов осуществляемые независимыми официальными органами должны включать соответствующие меры безопасности. Преимущество заключается в том, что в ходе таких проверок подразумевается право на регулярную остановку транспорта, т.е. без каких-либо конкретных подозрений.

2. Проверки на предприятиях

Компетентные органы, отвечающие за перевозку опасных грузов, имеют право в целях проведения проверок в помещениях предприятий, участвующих в перевозке опасных грузов, таких как грузоотправители, упаковщики, погрузчики, перевозчики и так далее, проводить проверки, обращаться к необходимым документам и брать образцы опасных грузов, их упаковки на экспертизу, если безопасность не подвергается угрозе. Власти могут, если они сочтут необходимым, назначить специальное лицо на предприятии, для сопровождения представителя компетентного органа. В этом случае проверка безопасности также может быть объединена с проверкой опасных грузов.

РОЛЬ УПРАВЛЯЮЩЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. Планы действий в чрезвычайных ситуациях для сортировочных станций

Цель планов действий в чрезвычайных ситуациях, предусмотренных для перевозки опасных грузов, заключается в том, что в случае аварии или происшествия на сортировочных станциях, все стороны должны сотрудничать скоординировано и влияние последствий аварии или происшествия на жизнь человека или окружающую среду должно быть сведено к минимуму в максимально возможной степени. Очевидные угрозы или нарушения безопасности должны быть включены в чрезвычайные ситуации, предусмотренные в планах.

2. Обмен информацией между управляющим железнодорожной инфраструктуры и перевозчиком

Управляющий железнодорожной инфраструктурой должен иметь быстрый и неограниченный доступ к следующей информации в любое время перевозки:

- состав поезда,
- номера ООН опасного груза,
- положение этих вагонов в поезде,
- масса груза.

Для того чтобы управляющий железнодорожной инфраструктурой мог выполнить это обязательство, перевозчик должен обеспечить условия для того, чтобы управляющий используемой железнодорожной инфраструктуры в любой момент в течение перевозки мог получить быстрый и неограниченный доступ к информации, указанной выше. Эта информация должна предоставляться только тем сторонам, которые в ней нуждаются для обеспечения целей надежности, безопасности или реагирования на чрезвычайные ситуации.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Это решает вопрос о том, что необходимая прозрачность информации об опасных грузах в целях безопасности, которой также служат маркировка, этикетки и документация, может в то же время привести к уязвимости в плане безопасности, конфликту интересов, который должен быть уравновешен.

Подготовка

Служащие грузоотправителей, упаковщиков, погрузчиков, перевозчиков т.д., обязанности которых связаны с перевозкой опасных грузов, должны пройти подготовку в области требований, регулирующих перевозку таких грузов, в соответствии с их обязанностями и функциями. Вопрос подготовки в области требований характерных для безопасности перевозки опасных грузов так же должен быть разрешен.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на преимущества в отношении включения положений, касающихся безопасности в сложившуюся систему положений в области безопасности перевозок опасных грузов в этом конкретном случае, не следует забывать, что принимая во внимание обязательства на национальном уровне, перевозки опасных грузов и безопасность могут быть широко разрознены. Таким образом, на международном уровне необходимо по-прежнему рассматривать создание системы обязательных правил включающей все эти обязательства

1См. http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev16/English/00E_Recommendations.pdf

2См. Збуквально: ускользящий закон, то есть установленное правило, скрытое в другом законе, который касается других вопросов с точки зрения содержания и описания

4См. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов
<http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2009/09ContentsE.html>

5См. Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn2009/09files_e.html

6См. Положение о международной перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом
http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/RID-1999-e.PDF and
<http://www.otif.org/en/navi-top/login/publications/rid-2009.html>

7См. Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху
<http://www.icao.int/icaonet/dcs/9284.html>

8См. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ)
http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=158

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Контейнерная безопасность в сотрудничестве с международными партнерами в предупреждении терроризма

Меди Кнани, Анти-террористическое подразделение, Секретариат ОБСЕ

После совершенных 11 сентября терактов в Соединенных Штатах правительства стран всего мира во все большей степени испытывают озабоченность в связи с возможностью террористических нападений на систему контейнерных перевозок и злоупотребления ею, например, с целью доставки оружия массового уничтожения. Все это подвигло международное сообщество на совершенствование мер обеспечения безопасности всей системы. Некоторые страны приступили к осуществлению национальных программ, преследующих двоякую цель – обеспечить безопасность контейнерных перевозок и в то же время повысить их эффективность, причем лидером здесь выступили Соединенные Штаты с их инициативой, носящей название "Таможенно-торговое партнерство против терроризма". Этой проблемой занялись профильные глобальные организации, такие, как Всемирная таможенная организация (ВТАО), Международная морская организация (ИМО) и Международная организация гражданской авиации, разработавшие международные стандарты, каждая – применительно к своей части головоломки под названием "Безопасность контейнерных перевозок".

ОБСЕ, со своей стороны, предприняла усилия с целью мобилизации политической воли в поддержку этих инициатив. Государства-участники уполномочили Секретариат содействовать обмену информацией и передовым опытом в обеспечении контейнерной безопасности и оказывать поддержку усилиям международных организаций в этой области. В 2005 году ОБСЕ стала одной из первых организаций, одобривших выработанные ВТАО Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE).

Обязательства ОБСЕ в области контейнерной безопасности и безопасности цепи поставок

София, 2004 год. Решение Совета министров № 9/04

«[Совет министров] постановляет, что государства – участники ОБСЕ, в рамках своего внутреннего законодательства и с учетом наличия необходимых ресурсов, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, которые будут согласованы на международном уровне».

Любляна, 2005 год. Решение Совета министров № 6/05

«Всем государствам – участникам ОБСЕ надлежит в возможно кратчайшие сроки реализовать меры, рекомендованные в принятых ВТАО Рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли. [...]»

Мадрид, 2007 год. Заявление Совета министров о поддержке Глобальной контртеррористической стратегии ООН

«ОБСЕ продолжит свою деятельность по усилению безопасности цепи поставок, в особенности путем оказания поддержки и содействия мероприятиям по укреплению потенциала, проводимым Всемирной таможенной организацией в контексте внедрения Рамочных стандартов обеспечения безопасности и содействия глобальной торговле, и приложит все усилия для того, чтобы служить платформой для координации и сотрудничества между профильными международными организациями и национальными органами в целях разработки и применения интегрированного подхода к обеспечению безопасности цепи поставок».

Мадрид, 2007 год, Решение Совета министров № 5/07

«[Совет министров] постановляет поручить Генеральному секретарю и институтам ОБСЕ продолжать работу по привлечению частного сектора (гражданского общества и делового сообщества) к участию в усилиях по противодействию терроризму, когда это уместно и целесообразно».



"государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне" Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

ПРИВОДНОЙ РЕМЕНЬ

Роль ОБСЕ в обеспечении контейнерной безопасности является типичным примером того, как региональная организация может внести свою ценную лепту в глобальные усилия по борьбе с терроризмом. "Образно говоря, ее лучше всего сравнить с "приводным ремнем" между глобальным и национальным уровнями.

Региональные организации могут быть полезным передаточным звеном в нисходящей цепочке передачи на места информации о целях, подходах и мерах, согласованных на глобальном уровне. Они могут поддерживать и усиливать информационно-разъяснительную и профессионально-учебную работу, проводимую в их регионе специализированными всемирными организациями". Примером этого является тесное сотрудничество АТП с ВТАО в поддержку Рамочных стандартов безопасности.

В соответствии с программой "Колумб", разработанной ВТАО с целью оказания помощи и представления рекомендаций странам, не обладающим необходимыми ресурсами и экспертным потенциалом для выполнения Рамочных стандартов, АТП помогло в организации национальных семинаров-практикумов по тематике SAFE для пяти государств – участников ОБСЕ. Указанные семинары помогли этим странам выработать собственные стратегические планы реализации Рамочных стандартов безопасности. "Сейчас мы обсуждаем, может ли ОБСЕ – а если да, то как – помочь в осуществлении конкретных мер в рамках этих национальных планов, например, посредством предоставления соответствующего оборудования и поддержки трансграничного сотрудничества",

Другое направление работы АТП – популяризация *Кодекса практики по обеспечению безопасности портов*, разработанного совместно Международной организацией труда (МОТ) и ИМО. Мариос Мелетио, специалист по вопросам транспорта в МОТ, вспоминает о том, как ОБСЕ помогла избежать паллиативного подхода. "Впервые мне довелось взаимодействовать с АТП на организованном им в Вене в 2005 году техническом рабочем совещании экспертов по вопросам контейнерной безопасности, – вспоминает он. – Я попросил их о помощи в популяризации нашего Кодекса практики, и они предложили нам расширить соответствующий "пакет" учебных программ, включив в него также вопросы деятельности других организаций". Год спустя, в декабре 2006 года, на учебном семинаре, совместно организованном в Стамбуле ОБСЕ и МОТ, была апробирована измененная комплексная программа обучения, включающая информацию о работе ВТАО, Европейской комиссии, Международного агентства по атомной энергии и правительства Соединенных Штатов.

ПЛАТФОРМА ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА

Глобальная цепь товарных поставок сложна, и поэтому обеспечение ее безопасности требует комплексного подхода и широкого спектра последовательных мер. В 2007 году государства-участники призвали ОБСЕ служить платформой, на которой международные организации и национальные органы могли бы объединить свои усилия по разработке единого подхода к обеспечению безопасности цепи поставок. Они также уполномочили Организацию содействовать сотрудничеству между государственными властями и частным сектором в борьбе с терроризмом.

АТП впервые претворило эти указания в реальность, организовав в декабре 2009 года на Мальте *рабочее совещание на тему о едином подходе к безопасности цепи поставок в средиземноморском регионе*. Помимо экспертов из 17 стран, включая пять средиземноморских партнеров ОБСЕ по сотрудничеству, в нем приняли участие представители 20 международных организаций и объединений частного сектора.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Проведенный всесторонний обзор нынешних международных региональных и ключевых национальных инициатив в отношении безопасности цепи поставок стимулировал размышления об оптимальных путях ее обеспечения максимально экономичным и последовательным образом применительно к разным видам транспорта. В свете успеха этого рабочего совещания АТП сейчас предлагает организовать аналогичные мероприятия и для других субрегионов ОБСЕ.

С ПРИЦЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ

Кроме того, рабочее совещание на Мальте открыло новые возможности для сотрудничества с Управлением ООН по наркотикам и преступности (УНП ООН). "УНП ООН и ОБСЕ уже накопили солидный опыт сотрудничества в борьбе с организованной преступностью, незаконным оборотом и терроризмом, – говорит Кетил Оттерсен, старший координатор программ контейнерной безопасности в УНП ООН, принимавший участие в рабочем совещании на Мальте. – Поэтому вполне естественным представляется объединение наших усилий в области контейнерной безопасности". Г н Оттерсен является управляющим Программы контейнерного контроля (ПКК), осуществляемой совместно УНП ООН и ВТАО с 1995 года.

ПКК помогает развивающимся странам в обучении сотрудников правоохранительных органов навыкам выявления и проверки связанных с повышенным риском грузовых контейнеров в целях предупреждения незаконного оборота. "Мы приступили к осуществлению ПКК применительно к главным портам Латинской Америки и Африки. Теперь мы распространяем программу на Восток и приняли решение вступить во взаимодействие с ОБСЕ, – поясняет Оттерсен. – Для начала мы договорились о совместной работе в ответ на просьбу о помощи со стороны Грузии".

АТП содействовало организации посещения Грузии в мае 2010 года группой экспертов УНП ООН и ВТАО с целью оценки потребностей. Эксперты провели ряд встреч с представителями правоохранительных ведомств в Тбилиси, а также посетили порты Батуми и Поты на Черном море. Выводы этой миссии теперь служат основой для определения условий осуществления ПКК в Грузии и принятия решения о том, чем ОБСЕ может помочь в дальнейшем.

Также расширяется сотрудничество АТП со ВТАО. Недавно АТП предоставило статус наблюдателя рабочей группе по Рамочным стандартам безопасности, которая два раза в год проводит заседания во ВТАО для обсуждения хода выполнения и возможного совершенствования Рамочных стандартов. Помимо этого АТП начало оказывать поддержку проводимым ВТАО для стран европейского региона рабочим совещаниям по вопросам ключевых стандартов безопасности SAFE. В июне 2010 года оно выступило в качестве одного из спонсоров рабочего совещания, проводившегося в Санкт-Петербургском филиале Российской таможенной академии на тему о методиках неинтрузивной таможенной проверки подозрительных контейнеров.

Обеспечение безопасности контейнерных перевозок с целью недопущения незаконного оборота остается одним из приоритетов международного сообщества. На этом направлении уже достигнут значительный прогресс, но еще многое предстоит сделать. Взаимодействие АТП с международными партнерами для обеспечения надлежащего использования существующих инструментов и получения соответствующими странами необходимой помощи в интересах повышения контейнерной безопасности является характерной особенностью подхода Подразделения ко всем его восьми тематическим программам деятельности.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Вызовы безопасности наземного транспорта. Каким образом ОБСЕ может ответить на них?

Габриэль Леонте и Розль Янссенс, Советники по экономическим и экологическим вопросам Секретариата ОБСЕ в Вене

Производители, потребители, транспортные операторы и, в конечном счете, экономические системы стран полагаются на постоянный и предсказуемый приток товаров. Таким образом, крайне важно устранить препятствия для законных внешнеторговых потоков и в то же время минимизировать риски. В условиях глобализации, укрепление транспортной безопасности становится настоятельно необходимым.

МАНДАТ ОБСЕ

Еще в 1975 году, когда был принят *Хельсинкский Заключительный акт*, государства участники СБСЕ (позже ОБСЕ) сочли, что создание условий перевозок является одним из существенных факторов развития их сотрудничества.



Заседание 18-ой ОБСЕ Экономический и Экологический Форум в Праге сосредоточилось на Транспортных Аспектах Безопасности и Роли ОБСЕ, 26 мая 2010,

Внимание ОБСЕ к вопросам транспортных перевозок усилилось в 2003 году, когда на встрече Совета министров в Маастрихте был принят *Документ-Стратегия ОБСЕ в области экономического и экологического измерения*. В этом документе государства-участники ОБСЕ определили сектор транспорта в качестве одного из приоритетных направлений для сотрудничества, и поддержали «развитие в регионе ОБСЕ эффективных и интегрированных транспортных сетей, свободных от тех рисков для безопасности, которых можно избежать, и учитывающих требования экологии».

В последние годы, вопросы, связанные с сектором транспорта занимали основные пункты в повестках дня Экономико-экологического форума (ЭЭФ) ОБСЕ, проводимого ежегодно. В рамках проведения ежегодного Форума деятельность ОБСЕ направлена на предложение единой платформы для политического диалога, для налаживания контактов между заинтересованными сторонами. Для обсуждения соответствующих вопросов и предлагаемых решений и последующих действий.

В 2006, 2008 и 2010 годах, соответствующие Форумы были посвящены следующим вопросам: «Транспорт в регионе ОБСЕ: безопасные транспортные сети и развитие транспорта в интересах укрепления регионального экономического сотрудничества и стабильности», «Сотрудничество на морских и внутренних водных путях в регионе ОБСЕ: повышение безопасности и охрана окружающей среды» и «Продвижение надлежащего управления на пунктах пересечения границ, улучшение безопасности перевозок наземным транспортом и содействие международному автомобильному и железнодорожному транспорту в регионе ОБСЕ».

Решения Совета Министров Иностранных Дел, основанные на рекомендациях, полученных на форумах, были приняты в Брюсселе в 2006 и в Хельсинки в 2008 году. В Брюссельском *Решении совета министров № 11/06 о «Будущем диалоге по транспорту в ОБСЕ»*, государства-участники сочли, что в рамках комплексного подхода к безопасности ОБСЕ могла бы внести вклад в транспортный сектор, в частности: «поощряя развитие более прочных партнерских отношений между государствами-участниками и соответствующими международными органами, занимающимися

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

проблемами транспорта, а именно развития транспорта и безопасности транспорта» и «путем содействия распространению и внедрению передовой практики и стандартов, разработанных соответствующими организациями в области безопасности транспорта».

Приняв в Хельсинки решение Совета министров № 9/08 о «Дальнейших шагах по итогам 16-й встречи Экономико-экологического форума по вопросам сотрудничества на морских и внутренних водных путях» государства-участники ОБСЕ признали «растущие трудности, связанные с аспектами безопасности и экологическими аспектами сотрудничества на морских и водных путях, а также необходимость наращивать региональные, субрегиональные и межрегиональные усилия, в частности, при рассмотрении проблем и возможностей, касающихся создания эффективных и безопасных коридоров для смешанных перевозок», и «многообразных аспектов безопасности на море, включая безопасность цепи поставок».

Кроме того, Решение Министров призвало государства-участников применять передовую практику и технологические решения в этой области.

РАБОТА ОБСЕ

ОБСЕ прилагает усилия в тесном сотрудничестве с такими партнерами, как ЕЭК ООН, для решения этих вопросов путем **содействия развитию надлежащего управления в таможенных и других пограничных ведомствах** и содействия обмену передовым опытом между нашими государствами-участниками. Так как транспорт и пересечение границ охватывают широкий круг аспектов, подход ОБСЕ основан на нескольких компонентах, таких, как с одействие реализации соответствующих нормативных документов, содействие развитию надлежащего управления, развитие транзитных перевозок, региональное сотрудничество, государственно-частное взаимодействие и сотрудничество, а также необходимость привлечения частного сектора в качестве равноправного партнера, способствуя приграничной торговле.



Как часть подготовлений к руководству лучших методов, ОБСЕ провела посещение оценки в пункте перехода границы Ak-Jol/Korday между Казахстаном и Кыргызстаном 22 октября 2008. (ОБСЕ/Роел Яансенс)

Существуют различные экономические и управленческие вопросы, связанные с пересечением границ. Среди них: высокая экономическая стоимость преодоления нефизических барьеров на пути торговли и транспорта, необходимость в уменьшении задержек при пересечении границ путем согласования пограничных и таможенных формальностей и стимулирования мер трансграничного сотрудничества, повышая эффективность мер безопасности. Так же к таким вопросам относится необходимость внедрения **подходов на основе управления рисками**, включая профилирование и избирательность и т.д. ОБСЕ организовала региональные семинары для обсуждения вопросов реализации в Юго-Восточной и Восточной Европе, Центральной Азии и на Южном Кавказе следующих международных правовых документов, направленных на решение этих вопросов:

- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах ЕЭК ООН («Конвенция о согласовании»)
- Киотская конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур пересмотренная Всемирной таможенной организацией
- Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (SAFE) Всемирной таможенной организации (ВТАО)

В тесном сотрудничестве с Отделом транспорта ЕЭК ООН и Всемирной таможенной организацией (ВТАО), ОБСЕ предлагает государственную, индивидуальную техническую помощь.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Такие вспомогательные семинары недавно были организованы в Казахстане, Туркменистане и Кыргызстане, в стадии подготовки.

ЭКОНОМИКО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ФОРУМ (ЭЭФ) ОБСЕ 2010

В последнее время транспортный сектор сталкивается с проблемами со всех сторон. Этот сектор сильно пострадал от глобального экономического спада. Во многих странах и регионах, физические и нефизические барьеры по-прежнему препятствуют развитию транспорта и торговли, вызывая задержки и лишние затраты.

В ответ на сложившуюся ситуацию, тема форума под председательством Республики Казахстан в 2010 году снова, связана с транспортным сектором – *«Продвижение надлежащего управления на пунктах пересечения границ, улучшение безопасности перевозок наземным транспортом и содействие международному автомобильному и железнодорожному транспорту в регионе ОБСЕ»*. Заключительная встреча в рамках форума состоялась в Праге в мае, после проведения первой части форума, в феврале в Вене. Процесс также включает две подготовительные конференции в Астане и Минске, в октябре 2009 и марте 2010 года.

Безопасность международной транспортной схемы является одним из основных конструктивных элементов Форума в этом году. Стремясь решить это сложное и трудное задание, ОБСЕ полагается на опыт и сотрудничество с различными организациями. Назовем лишь некоторые из них: Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Всемирная таможенная организация (ВТАО), Конференция ООН по торговле и развитию, Ассоциация по защите транспортируемых ценностей (ТАРА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный союз железных дорог (МСЖД). Экспертам и высшим должностным лицам, представляющим различные сферы



Скорый поезд движется по суходолу южного Таджикистана. (ОБСЕ/Астрид Ефренсел)

транспортного сектора и различные дисциплинарные области, включая частный сектор, было предложено высказать свое мнение на встречах Форума.

Прежде всего, был определен ряд ключевых вопросов:

- Какие слабые стороны с точки зрения безопасности, характерны для наземного транспорта?
- Каковы предпосылки для обеспечения безопасной и устойчивой работы транспорта?
- Каким образом транспорт может стать более безопасным, оставаясь при этом рентабельными и конкурентоспособными?
- Какие обязанности и функции должны выполнять все стороны, участвующие в транспортных операциях - как государственные органы, так и частный сектор?
- Каким образом можно осуществлять реализацию общепринятых стандартов и инструментов более эффективно?
- Каким образом ОБСЕ может способствовать укреплению сотрудничества на всех уровнях?

БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТА: ОПРЕДЕЛЕНИЕ РОЛИ ОБСЕ

Помимо вышеописанных проблем, международный терроризм и транснациональная организованная преступность, также представляют серьезную угрозу для транспортного сектора. В последние годы происходили безжалостные террористические атаки на поездах и городском

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

транспорте с трагическими последствиями - в Мадриде, Лондоне и России. Многие другие - *к счастью безуспешные* - попытки не попали в заголовки газет, но присутствует постоянный риск.

Кроме того, сложный комплекс рисков с точки зрения безопасности внутреннего транспорта включает кражи транспортных средств и ценных грузов, незаконное пересечение границ, контрабанду людей и или оружия, оборот опасных веществ и / или опасных отходов, нападения на объекты критической транспортной инфраструктуры: туннели и мосты, что вызывает сбои в сети распределения и поставок.

По причине увеличения количества опасных отходов, глобальная экономика стала свидетелем процветающей торговли отходами, вследствие чего возник ряд вопросов касающихся влияния таких операций на безопасность, как человека, так и окружающей среды.

Возможность связи такой незаконной деятельности с отмыванием денег и использованием таких доходов для финансирования организованной преступности и даже террористической деятельности, вероятно, заслуживает более пристального внимания.

Транспортные системы связаны между собой в сегодняшней глобальной экономике и часто упоминаются как глобальная цепь поставок. Общепринятая точка зрения заключается в том, что эта цепь поставок, так же уязвима, как и ее самое слабое звено.

По сравнению с морскими портами и аэропортами, внутренние перевозки менее защищены от ударов. Наземный транспорт (включающий автомобильные и железные дороги), по мнению многих **самое слабое звено в обеспечении международной цепи поставок** и в то же время, он является как *транспортным средством* (часто в буквальном смысле), так и *объектом* террористических атак.

При более детальном рассмотрении вопроса, можно сделать следующие замечания:

Очевиден **недостаток межправительственных органов**, занимающихся конкретно **безопасностью наземного транспорта**. Не смотря на то, что меры по обеспечению безопасности гражданской авиации и морского транспорта, регулируются ИКАО и ММО соответственно, внутренний транспорт остается в значительной степени вопросом национальной политики. Хотя, в области морского и авиационного секторов в соответствующих межправительственных регулирующих органах четко определены и приняты правила безопасности и стандарты, такой согласованный и совместный подход отсутствует в секторе наземного транспорта.

Кроме того, безопасность в сфере наземного транспорта, в отличие от других сегментов цепи поставок, носит весьма разрозненный характер с точки зрения количества и характера субъектов (транспортные организации, таможня, полиция, а также частный сектор и это еще не все). Таким образом, улучшение сотрудничества между этими субъектами абсолютно необходимо.

Кроме того, отсутствие единого, скоординированного подхода можно объяснить фактом отсутствия согласованной нормативно-правовой базы, правовых документов и конвенций, касающихся безопасности на транспорте в целом. **ОБСЕ в качестве политической организации может оказать поддержку ЕЭК ООН и другим организациям в их усилиях по созданию согласованного комплекса норм и правил, которые могли бы заполнить этот пробел.**

Хотя меры по обеспечению безопасности должны быть адаптированы к конкретным ситуациям и / или видам транспорта, можно сделать ряд ключевых общих выводов согласно восемнадцатому Экономико-экологическому форуму ОБСЕ, например:

- Необходимость принятия всеобъемлющего и комплексного подхода к вопросам безопасности в цепи поставок;
- Необходимость дальнейшего обеспечения согласованности и содействия в качестве основы устойчивости;

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

- Важность большего акцентирования на готовности и устойчивости;
- Важность обмена информацией и необходимости обеспечения многостороннего сотрудничества, включая государственно-частное партнерство и межведомственное координирование на национальном уровне, а также мировом;
- Содействие осуществлению на национальном уровне действующих международных стандартов, рассматривая вопрос о включении новых положений по обеспечению безопасности в существующие документы, имеющие обязательную юридическую силу.

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

Определенно существует необходимость продолжения диалога по этим вопросам, как на экспертном уровне, так и на политическом. В этой связи ключевая рекомендация для дальнейшего участия ОБСЕ входит в ЕЭК ООН Обзор выполнения принятых в ОБСЕ обязательств в области экономического и экологического измерения 2010 года, который был представлен по случаю заключительной части форума в этом году в Праге с 24 - 26 мая 2010. Отдел транспорта ЕЭК ООН обратился к ОБСЕ с предложением о совместном учреждении ежегодного **Дискуссионного форума по вопросам безопасности наземного транспорта**.

В этом контексте важно отметить, что ЕЭК ООН в течение нескольких лет руководила экспертной группой по безопасности внутреннего транспорта и организовала ряд конференций в этой сфере. Учитывая тот факт, что еще многое предстоит сделать для обеспечения более эффективной безопасности на внутреннем транспорте, сейчас она обращается к ОБСЕ с целью объединить усилия.

Среди прочего, в ходе обсуждений участников экспертной группы были выявлены следующие ключевые вопросы обеспечения безопасности на транспорте, например те, которые наиболее актуальны и те, которые требуют дальнейшего обсуждения и разработки:

- В сфере транспортной безопасности разделение обязанностей между государственным и частным секторами, следовательно, неясно, кто должен оплачивать повышение безопасности?!
- Нормы, стандарты, процедуры и правила в области транспортной безопасности нуждаются в дальнейшей доработке и уже существующие знания об инструментах должны быть расширены.
- Методы оценки рисков, позволяющие сбалансировать безопасность и упрощения формальностей, недостаточно известны и / или используются не полностью.
- Обмен передовым опытом является одним из лучших способов повышения транспортной безопасности, страны могут учиться друг у друга. ОБСЕ совместно с ЕЭК ООН могла бы сыграть определенную роль в организации форума по обмену информацией.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Включая 56 государств-участников и обладая широким мандатом в области безопасности, ОБСЕ располагает хорошими возможностями для выявления и решения политических проблем и содействия международным усилиям, предпринимаемым в этой области. Наша цель должна заключаться в продвижении всеобъемлющего, комплексного подхода, который будет охватывать государственный и частный сектора, а также соответствующие международные организации. Таким образом, ОБСЕ не будет дублировать существующие программы и инициативы. Как раз наоборот. В связи с этим Экономико-экологический форум 2010 является хорошим примером, так как он был разработан, чтобы обеспечить возможность укрепления точки взаимодействия и углубления сотрудничества.

Имея это в виду, ОБСЕ должна быть готова продолжать оказывать содействие в решении вопроса безопасности на внутреннем транспорте, в том числе в более систематическом и институционализированном формате как предлагает ЕЭК ООН.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность морской цепочки поставок, перспектива ММО

*Грэм Мэплбек, Руководитель отдела по упрощению морских перевозок,
Управление морской безопасности*

«Миссией Международной морской организации (ММО) как специализированного органа ООН является стимулирование безопасных, надежных, экологически приемлемых, эффективных и стабильных грузоперевозок через сотрудничество. Это будет достигнуто посредством принятия передовых практических стандартов по морской безопасности, эффективности навигации и предотвращению и контролю загрязнения от кораблей, а также через рассмотрение соответствующих правовых вопросов и эффективную реализацию механизмов ММО с целью их всеобщего и единого применения».

В ММО в настоящее время входят 169 стран-участниц и три ассоциированных члена, плюс 61 межправительственная организация и 75 неправительственных организаций в статусе наблюдателей, которые предоставляют ценные экспертные рекомендации Организации. Основная задача ММО – разрабатывать и поддерживать комплексную нормативно-правовую базу для международных перевозок; и ее сфера деятельности сегодня включает в себя вопросы безопасности, экологические, правовые вопросы, вопросы технического сотрудничества, морской безопасности и эффективности перевозок. Результатом является свод международных конвенций, поддерживаемых сотнями рекомендаций, определяющих все аспекты грузоперевозок.



Морской порт Потти, Грузия, май 2010 (ОБСЕ/МэдиКнани)

ММО уделяет приоритетное внимание вопросу безопасности кораблей и портовых сооружений и дополнительному вопросу упрощения международных морских перевозок; решая постоянное требование Организации и морского сообщества, в целом, по проведению мероприятий для улучшения и повышения безопасности во всех аспектах морских и портовых операций, в то же время, гарантируя,

Что морская торговля продолжит оставаться беспроблемной и эффективной, и что нет несанкционированного препятствия передвижению лиц по морю.

МОРСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Начиная с 1980-ых, ММО разработала международные договоры, инструкции и рекомендации по мерам предотвращения незаконных действий в отношении пассажиров и экипажей на борту кораблей. Хотя вопрос об охране международных перевозок был впервые поднят в пределах ММО, в контексте укрепления безопасности, безопасность судоходства и охрана среды являются неотъемлемыми компонентами процесса и деятельности ММО, переплетенными и неделимыми. Ни один из этих компонентов не может существовать без параллельного сосуществования другого. Кораблям требуются условия безопасности, чтобы безопасно вести торговлю и, при этом, не представлять какой-либо необязательной угрозы для морской среды.

В декабре 2002 года, Международная дипломатическая конференция под эгидой ММО приняла поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 (СОЛАС) и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС), что стало первым шагом в формировании международной базы, через которую впредь будут рассматриваться вопросы морской безопасности. Эти специальные меры по повышению морской безопасности

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

(т.е. глава XI-2 Конвенции 1974 СОЛАС и кодекс ОСПС) вступили в силу 1 июля 2004 года. Сегодня меры ММО применяются к 159 странам, торговые флоты которых совместно составляют свыше 99% от валового тоннажа мирового торгового флота, и количество задействованных портовых сооружений превышает 10000.

Меры, применяемые ММО, направлены на формирование культуры осознания безопасности среди мореплавателей, владельцев судов, операторов судов, поставщиков услуг в морском секторе, а также операторов портовых сооружений, пользователей и поставщиков услуг в портах, и сосредоточены на повышении информированности и бдительности.

Положения о морской безопасности СОЛАС - глава XI-2 и Кодекс ОСПС являются частью более обширной инициативы противостояния терроризму, в том числе деятельности Комитета по борьбе с терроризмом Совета безопасности ООН, сотрудничества с Всемирной таможенной организацией (ВТАО) по вопросу безопасности контейнеров, совместных инициатив с МОТ по вопросу безопасности портов и идентификационных документов и т.д.

Решение 9 Конференции СОЛАС 2002, которое признало интермодальный и международный характер перевозки крытых грузовых транспортных средств (крытых ГТС) и необходимость обеспечения безопасности по всей цепочке безопасности, также призвало ВТАО срочно рассмотреть меры для укрепления безопасности международного передвижения крытых ГТС. Совет ВТАО впоследствии принял в июне 2005 года Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли (Рамочные стандарты) и затем Рамочные стандарты SAFE в июне 2007 года.



*Грузовой порт Туркменбаши на Каспийском море, Туркмения,
Июль 2009
(ОБСЕ/Мартина Гадоти)*

Общие задачи Кодекса ОСПС – сформировать международную базу, подразумевающую сотрудничество между правительствами договаривающихся сторон, государственными органами, местными администрациями и грузовыми и портовыми компаниями в плане обнаружения угроз безопасности и принятия превентивных мер в отношении инцидентов безопасности, влияющих на суда или портовые сооружения, используемые в международной торговле. Он устанавливает их соответствующие роли и обязанности и обеспечивает быстрый и эффективный сбор и обмен информацией, относящейся к безопасности.

ММО также наладила сотрудничество с Международной организацией труда по вопросу удостоверения личности моряков, и подписала Меморандум о взаимопонимании с Всемирной таможенной организацией, в основном, направленный на укрепление взаимодействия в области проверки контейнеров и целостности в мультимодальных перевозках и вопросах, относящихся к увязке судов/портов.

Комитет по обеспечению безопасности на море ММО (КБМ), на своем 82-ом заседании в ноябре 2006 года, и Комитет по упрощению формальностей (КУФ) создали Совместную рабочую группу КБМ/КУФ, которая начала работу над вопросом безопасности контейнеров и цепочки поставок, с целью гарантирования правильного соотношения между повышенной безопасностью и упрощением морских перевозок. В своей работе группа приняла во внимание вышеуказанные Рамочные

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

стандарты SAFE ВТАО по обеспечению и упрощению мировой торговли. Совместная рабочая группа определила следующие инструкции для стран-участниц ММО:

Страны-участницы, либо как правительства договаривающихся сторон СОЛАС, либо как правительства договаривающихся сторон КУФ, либо и те и другие, разрабатывая инструкции по реализации Конвенции КУФ и главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС, в контексте Рамочных стандартов SAFE, должны включать следующие положения:

1. Глава XI-2 СОЛАС и Кодекс ОСПС в достаточной мере устанавливают требования по судам и портовым сооружениям в отношении безопасности и упрощения передвижения крытых грузовых транспортных средств и грузовых контейнеров, перевозимых судами, с учетом соответствующих положений Кодекса ОСПС;
2. ВТАО принадлежит преимущественная роль в вопросе безопасности цепочки поставок, при этом роль ММО ограничивается теми аспектами, которые относятся к судам и портовым сооружениям;
3. Портовые сооружения и суда не отвечают за поддержание физической целостности крытых транспортных средств и грузовых контейнеров, кроме тех, которые находятся под их опекой;
4. Рамочные стандарты SAFE, в том числе стратегия безопасности на основе рисков, указанная в них, должны быть приняты во внимание в стратегиях и практических действиях в отношении Конвенции КУФ, главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС; и
5. Взаимодействие, координирование и сотрудничество на государственном и местном уровне, между судами, портовыми сооружениями, таможенными и прочими компетентными органами является весьма значимым компонентом.

ММО через Комитет по обеспечению безопасности на море и его подразделения продолжает работать над дополнительными элементами и инструкциями по обязательным требованиям, т.е. судовая система охранного оповещения, система дальней идентификации и контроля местоположения судов, меры контроля и соответствия, обучение и сертификация должностных лиц по вопросам безопасности и т.д.

Хотя система мировой безопасности, на которую направлены глава XI-2 и Кодекс ОСПС, сформирована, существует необходимость укрепить ее и обеспечить ее постоянную прочность на долгосрочной основе. С целью решения трудностей и практических вопросов, связанных с реализацией положений главы XI-2 СОЛАС и Кодекса ОСПС, и для обеспечения единой, гармонизированной и последовательной реализации их требований, в период с мая 2003 года по май 2010 года, Комитет по обеспечению безопасности на море ММО, в некоторых случаях совместно с Комитетом по упрощению формальностей, принял и усовершенствовал около 40 поправок к существующим обязательным стандартам, техническим нормам, инструкциям и рекомендациям, которые все еще действуют.

ММО предприняла ряд действий по техническому взаимодействию в области морской безопасности и выполнила ряд миссий в развивающиеся страны, чтобы повысить уровень реализации мер безопасности, в частности, в портах.

В сентябре 2010 года, Комитет по упрощению формальностей ММО также начнет комплексный анализ Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года (с поправками). Цель анализа – усовершенствовать Конвенцию, чтобы адекватно реагировать на текущие и будущие требования международной торговли, в том числе использование специальных технологий при таможенной очистке судов и грузов. Кроме того, существуют планы начать формирование более тесных связей между мерами укрепления морской безопасности и упрощением морских перевозок.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Являясь неотъемлемым компонентом морской безопасности и осознавая важность ранней реализации системы дальнейшей идентификации и контроля местоположения судов (СДИ), Конференция СОЛАС 2002 года также призвала ММО к разработке и принятию соответствующих технических норм и инструкций к этим глобальным системам. Морская система СДИ находится сейчас на передовом этапе разработки, когда суда, осуществляющие международные перевозки, сообщают в информационные центры о своем местоположении автоматически каждые шесть часов в пути. Государства, под флагами которых плавают суда, прибрежные государства, портовые страны и поисково-спасательные службы имеют доступ к этой информации в различных условиях, установленных нормами.



Ключ Порты Роттердама: ключ доступа для посвященных Фирм Порты и Официальных лиц Порты, основанных на декларации безопасности, с визуальной, электронной и biometrical идентификацией.

В отношении пиратства, ММО занимается вопросами пиратства и вооруженного ограбления кораблей в течение значительного времени, разрабатывая инструкции по рассмотрению угрозы еще в 1980-ых, и в 1998 году начала долгосрочный анти-пиратский проект. С тех пор основной, но не эксклюзивной стратегией ММО является продолжение разработки региональных соглашений о реализации анти-пиратских мер. ММО тесно работает с Советом безопасности ООН и прочими соответствующими организациями по вопросам, связанным с анти-пиратством. Подходом ММО является стимулирование развития регионального потенциала и развитие прочных объектов инфраструктуры, что позволило бы странам региона объединить силы для подавления пиратства и вооруженных ограблений кораблей в морских водах, прилегающих к их берегам. ММО играет и будет играть важнейшую роль во всех попытках стимулирования соответствующего, координированного международного реагирования на ситуацию.

В Стратегическом плане организации, принятом Ассамблеей ММО в декабре 2009 года, на шестилетний период с 2010 года по 2015 год (решение А.1011(26)) говорится в отношении морской безопасности следующее:

«Сложной задачей для ММО является стимулирование эффективной реализации мер безопасности, и внедрение сознания безопасности кораблей и портовых сооружений, одновременно гарантируя, что соблюдается правильное соотношение в упрощении торговли и тем, что морская торговля продолжает оставаться беспроблемной и эффективной».

ММО будет продолжать попытки повышения безопасности системы морских перевозок, в том числе, жизненно важных морских путей, и снижения пиратства и вооруженных нападений на корабли, посредством комплексного и объединенного подхода, как среди стран-участниц в рамках Организации, так и между ММО и прочими межправительственными и неправительственными организациями, одновременно повышая информированность о мерах безопасности ММО и поощряя их эффективную реализацию.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Свод правил МОТ/ММО по безопасности в портах

*Мариос Мелетиу, Специалист Транспорта и Портов
Международная организация труда (МОТ)*

Copyright © 2010 Международная организация труда

Трехстороннее совещание экспертов по безопасности, охране труда и здоровья прошло в Женеве с 8 по 17 декабря 2003 г. Эксперты единогласно приняли проект Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (отчет об обсуждениях можно загрузить по следующей ссылке на сайте МОТ: <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/messhp03/messhp-n-a.pdf>).

На своем 289-м заседании (март 2004 г.) административный орган принял во внимание отчет трехстороннего совещания экспертов и уполномочил Генерального директора МОТ опубликовать Свод правил МОТ/ММО по безопасности в портах.

Свод правил МОТ/ММО по безопасности в портах (который можно загрузить по следующей ссылке на сайте МОТ: <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/techmeet/messhp03/messhp-cp-a.pdf>) был опубликован в печатной форме 15 июня 2004 г. на английском, французском и испанском языках. Его можно приобрести, направив электронное сообщение по адресу pub/vente@ilo.org.

Таким образом, он появился вовремя до того, как вступил в силу Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) ММО при вступлении в силу 1 июля 2004 г. новой главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 г., с поправками.

Свод правил МОТ/ММО по безопасности в портах также был переведен на русский язык, но имеется только в электронном виде (см. приложенный документ).

Практические рекомендации в Своде правил МОТ/ММО по безопасности в портах должны дать соответствующие инструкции участникам МОТ и всем ответственным за или участвующим в управлении, эксплуатации, обслуживании и развитии портов.

Цель Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах – дать возможность правительствам, сотрудникам, рабочим и другим заинтересованным лицам снизить риск для портов со стороны представляемых противоправными действиями угроз. В нем предоставляется методологическая основа разработки и внедрения стратегии безопасности порта, соответствующей определенным угрозам безопасности. Безопасность всегда была важным фактором в морских перевозках, поэтому уже имеется некоторое количество механизмов и процедур, затрагивающих этот вопрос.

Однако произошедшие недавно серьезные происшествия с нарушением безопасности подтолкнули новые инициативы на международном, государственном и корпоративном уровне, отражающие новые реалии. Эти новые реалии касаются как природы угрозы безопасности, так и, что важно, восприятия природы этой угрозы, которые изменились после событий 11 сентября в США. Фактически, фокус переместился с относительно незначительных угроз торговле и транспорту (от краж, угонов, вмешательств террористов и т. д.) к намного более волнующим угрозам от торговли и транспорта, где механизмы и процессы перевозки могут использоваться в качестве оружия.

Этот Свод правил входит в структуру новых инициатив международного уровня, дополняя другую недавнюю работу, МОТ и ММО (Международной морской организации), связанную с безопасностью на море. В случае МОТ это относится к [Конвенции об удостоверениях личности моряков \(переработанная\), 2003 г., \(с поправками\), № 185](#), принятой в июне 2003 г. Международной конференцией труда. В случае с ММО это мероприятия по принятию изменений 2002 г. к Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), которые включают принятие Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС).

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Свод правил по безопасности в портах выводит понимание безопасности порта за пределы портового объекта на весь порт. Он совместим с положениями Кодекса ОСПС ММО, в котором содержатся требования, относящиеся только к безопасности судна и непосредственному взаимодействию судно/порт (т.е. портовый объект). Этот Свод правил, помимо прочего, касается политик безопасности порта, оценки и планов, также связанных с ними задач и ролей. Он также затрагивает вопросы понимания важности безопасности и обучения, что жизненно необходимо для успешной реализации соответствующей стратегии безопасности порта. Далее представлено содержание Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.):

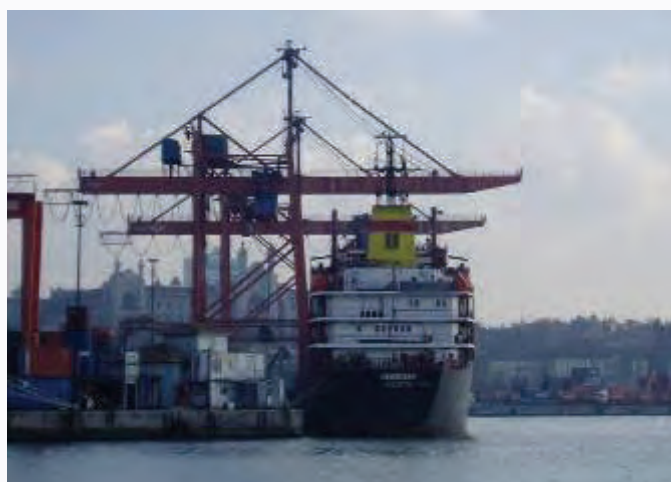
Заголовок	Стр
Предисловие	V
Сокращения	XVI
1. Введение	1
2. Область применения и определения	4
3. Цель мер безопасности	7
4. Политика безопасности	8
5. Роли и задачи	9
6. Уровень безопасности	12
7. Оценка безопасности порта	13
8. План безопасности порта	14
9. Физическая безопасность порта	16
10. Понимание важности безопасности и обучение	18
11. Конфиденциальность и неразглашение информации	19
Приложение А. Оценка безопасности порта	21
Приложение В. План безопасности порта	37
Приложение С. Избранные ссылки	44

Содержание Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.)

МОТ, совместно с Международной морской организацией (ММО) и полковником в отставке Майклом Ченом (Исполнительный директор ST Education & Training Pvt. Ltd., Сингапур, консультант ММО и МОТ), разработали учебные материалы для 3 – 4-дневного курса по выполнению Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.), дополняющего Кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС) ММО. Эти учебные материалы были одобрены на международном трехстороннем семинаре, который прошел в марте 2004 г. в Сингапуре. В этом отношении МОТ с 2004 г. имеет право предлагать учебные курсы/семинары всем тем, кто заинтересован в использовании Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах.

Программа стандартного курса/семинара была специально смоделирована для следующих участников:

- Руководители и топ-менеджеры, ответственные за вопросы безопасности порта, особенно из «специально уполномоченных органов» или признанных организаций по безопасности;
- Старшие руководители или представители из судоходных и портовых администраций, отраслей, частных предприятий и учебных заведений в портовой сфере.
- Представители рабочих судоходных компаний/портов, ответственные за вопросы безопасности порта.
- Представители органов правопорядка.



Порт Стамбула, Турция, в течение объединенного Семинара ОБСЕ-МОТ о Безопасности Поставочных Цепей Портов, в декабре 2006 (ОБСЕ)

Положения в Своде правил по безопасности в портах можно представить в виде диаграммы деятельности, отражающей шаги, описанные в Своде правил, к достижению приемлемого уровня риска в безопасности порта. Такая диаграмма представлена

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

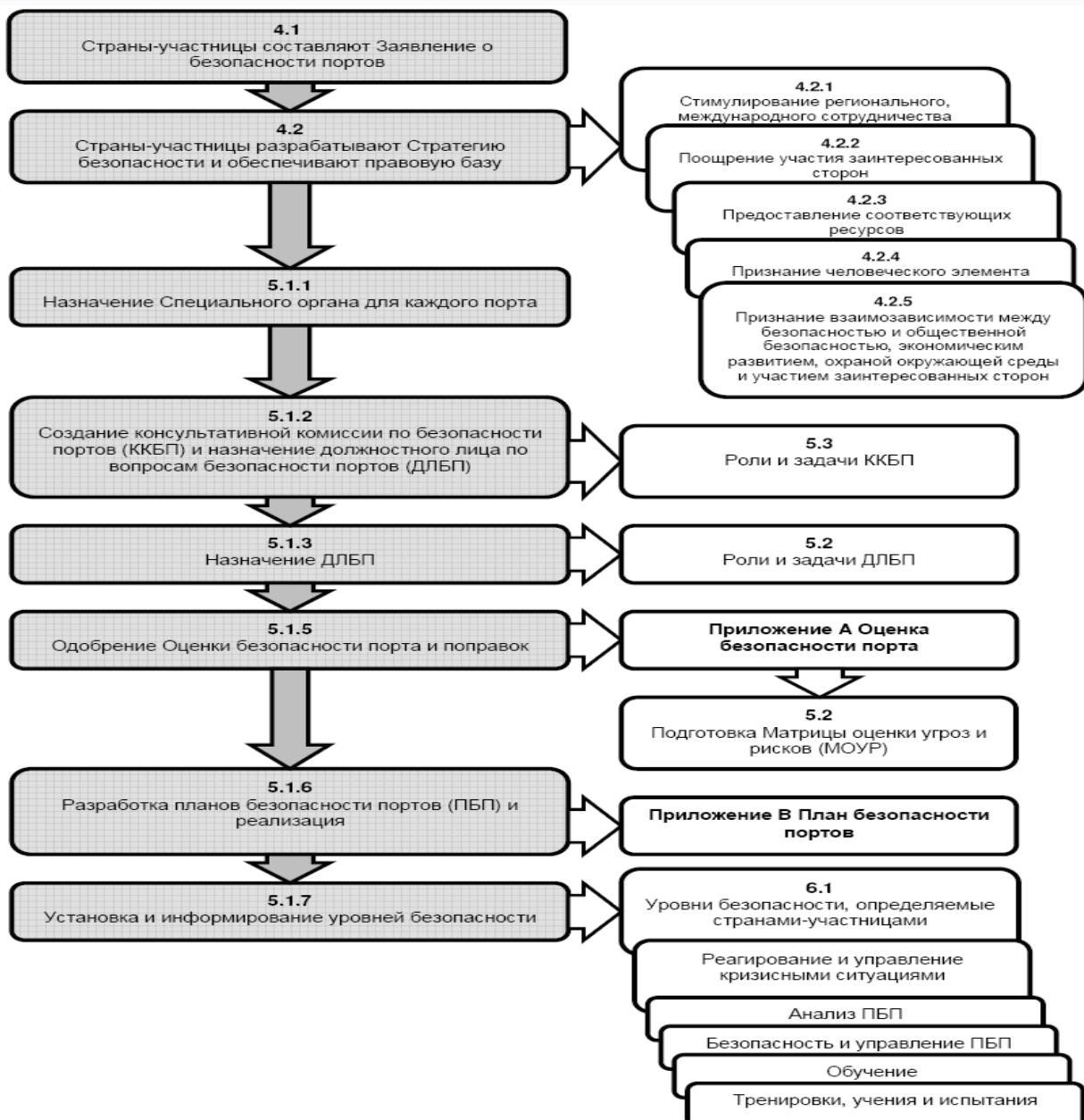
июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

По завершении стандартного курса/семинара участники смогут:

- Описать Свод правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.) и его связь с Кодексом ММО/ОСПС и Конвенцией об удостоверениях личности моряков МОТ (переработанная), 2003 г. (№ 185).
- Анализировать институциональные и организационные мероприятия, необходимые для выполнения Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.).
- Определять роли и обязанности правительств, сотрудников и рабочих в выполнении Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.).
- Выполнить оценку безопасности порта (ОБП) и понять формат и содержание плана безопасности порта (ПБП).
- Предоставить общие консультации своим организациям по выполнению Свода правил МОТ/ММО по безопасности в портах (2004 г.).

Блок-схема деятельности, отражающая шаги, определенные в Своде правил ILO/IMO на Безопасности в Портах к достижению приемлемого уровня риска в безопасности порта.



“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность цепочки поставок и эффективность железнодорожных перевозок

Жак Койярд, Глава Отделения Безопасности Международный Союз Железных дорог (UIC)

Повышение безопасности цепочки поставок – постоянный вопрос в системе железнодорожных дорог, между их национальными органами управления и компетентными международными агентствами.

Благодаря открытию Европейского рынка повысилось количество участвующих компаний и структур. Таким образом, появилась необходимость в согласованности между ними.

В некоторых руководствах указываются обязанности различных членов цепочки поставок и то, что на стороны, заключившие договор на перевозку, возлагается ответственность за принятие решений о том, кто должен заниматься погрузкой товаров. В Европейской системе железных дорог загрузкой вагонов в повагонной отправке занимается в основном грузоотправитель. Это означает, что грузоотправитель несет ответственность за надлежащую загрузку вагонов и качество информации, содержащейся в грузовой накладной. Но в результате точность данной информации не гарантирована согласно обязательствам, взятым железными дорогами.

Таким образом, для обеспечения соответствующего уровня безопасности на протяжении всей цепочки поставок необходимо развить общую культуру и практику безопасности в отношении каждого ее члена. Для этого существуют различные способы: обязательные правила и нормы или необязательные стандарты или решения, принимаемые заинтересованными сторонами.

Но перед рассмотрением вопроса о разработке каких-либо руководств или практик необходимо учесть следующие моменты:

- ♦ Согласно новому Таможенному Кодексу создан статус «Уполномоченного экономического оператора», который дает возможность его бенефициариям работать с таможенными органами в ускоренном темпе и более эффективным образом.
- ♦ Возможные решения безопасности международных грузовых перевозок должны быть согласованы с настоящим распоряжением, чтобы избежать распространения различных правил в отношении одного и того же транспорта.
- ♦ Влияние правил безопасности или норм не должно привести к дальнейшему нарушению конкуренции между транспортными средствами, либо создавать дополнительные трудности между компаниями железнодорожного сектора.
- ♦ Действующие основы администрирования, ЦИМ и СМГС должны быть согласованы. В случае достижения улучшений для принятия эффективных общих решений требуется активная политическая воля.



Грузовой поезд в Туркмении, Июль 2009. Туркмения - важная страна по Каспийским железнодорожным маршрутам. (ОБСЕ/Роел Яансенс)



“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Эффективность железнодорожных грузовых перевозок, цепочки поставок, включая железнодорожный транспорт, зависит от различных критериев, в том числе от продолжительности и безопасности перевозок.

Экономия времени зависит от способности наилучшим образом организовать техническую часть перевозок. Это предполагает разработку и усовершенствование решений относительно различия ширины железнодорожной колеи, электроснабжения, сигнальных и предохранительных устройств и т.д.

Это означает также, что административные или политические ограничения не будут простой тратой времени. Таможенные соглашения между различными странами или таможенный союз, например, могут послужить эффективными средствами для продвижения.

В результате, нам предстоит следовать тем или иным ограничениям со стороны различных органов с различными функциями, а также совмещать их и выстраивать ответы так, чтобы максимально сэкономить время.

Возможные решения:

- ◆ Логические выводы для первоначального этапа работы административных органов, чтобы определить наиболее подходящие международные правовые рамки, которые послужат общим руководством для системы железных дорог в организации технической работы согласно данным правилам.
- ◆ Выводы от фактов к цели для первоначального этапа работы системы железных дорог в создании технических ограничений и вторичного введения административных аспектов.

С учетом важности обоих решений можно начать с наглядных примеров или действительных доказательств. Возможно рассмотрение текущего положения международных коридоров транспортировки с выделением преимуществ и недостатков и благодаря обмену опытом и оценкам, обращение к железным дорогам, с одной стороны, и к международным административным органам, с другой стороны, завершить предполагаемые системы ответов и определить последствия по фактическим перевозкам: стоимость, срок операций регулирования и т.д.

В рамках своей деятельности Международный союз железных дорог постоянно выступает в защиту данных аспектов в целях повышения согласованности между членами-участниками, даже в случае конкуренции между ними, а также выражает готовность сотрудничать с компетентными международными агентствами. В данной связи географические и политические приоритеты ОБСЕ представляют собой особую перспективу для партнерства.



Неподвижный сканер РЕНТГЕНА на железнодорожной станции,
Copyright © UIC

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Предложения о Глобальном Подходе Безопасность Поставочных Цепей

Марк Миллер, Региональный Вице-президент для европейских Программ, Инспекции Сотесна, и Морин Шоберт, Менеджер проектов, европейская Организация по Безопасности (EOS)

Международная и трансграничная торговля является неотъемлемой частью сегодняшнего мира, и стала жизненно важной для благосостояния общества и экономики. Действительно, жизнь людей была бы сильно ограниченной без торговли, зависящей от транспорта, развивающей экономическую конкуренцию и рост. Только в Европе ежегодный оборот сектора общей торговли и логистики составляет 1000 миллиардов евро, в нем заняты 10 миллионов человек, и он представляет собой свыше 10% валового внутреннего рынка ЕС.

Вся торговля полагается на так называемую цепочку поставок – непрерывную связь мероприятий в систематическом движении товаров из пункта происхождения в конечный пункт назначения. Международная торговля стабильно растет; а также и цепочка поставок: как минимум 4,7 миллиона компаний в Европе в настоящее время вовлечено в цепочку поставок, и итоговый объем товаров, перевезенных в контейнерах, составил 114 млрд. ткм в 2005 году. Поскольку рост международной торговли повлек за собой увеличение длины, комплексности и объемов цепочки поставок, уязвимость цепочки поставок также повысилась. На самом деле, вся цепочка поставок является такой же прочной, как и ее слабейшее звено, поскольку любые недостатки в одном звене влияют на всю цепочку, будь то физическое нападение, кража товаров или хищение террористами информации о поставщике, угроза инсайдеров или организованная преступность. Безопасность цепочки поставок является, таким образом, трансверсальным вопросом, объединяющим пограничный контроль, таможенные, транспортные вопросы и вопросы ИКТ, логистику и закон о безопасных и надежных перевозках легитимных товаров.

Несколько стран и организаций, осознавая необходимость гарантировать целостность своих границ и обеспечить функционирование мировой экономики в сегодняшнем мире, разработали и разрабатывают программы, которые включают в себя инструкции и передовые методы по обеспечению безопасности груза, процессов и работников, участвующих в цепочке поставок. К сожалению, действующие инициативы по безопасности цепочки поставок являются недостаточными, если нам предстоит иметь дело со сложными вопросами, которые ставят риск терроризма, контрабанда наркотиков и организованная преступность. Реализация отличающихся друг от друга мер национальной безопасности приводит к множеству мер безопасности и контроля безопасности, формированию препятствий для торговых потоков, созданию рыночных искажений, что ведет к излишним затратам и неблагоприятно влияет на конкурентоспособность компаний и занятость. Операционные, технические, административные, нормативно-правовые и процедурные вопросы – все вносят свой вклад в эту ситуацию и детально изучаются EOS. Ниже представлен краткий обзор, прежде чем будут рассмотрены корректирующие меры, которые необходимо принять на международном уровне.

Недостатки В БЕЗОПАСНОСТИ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

Недостаточная стандартизация обмениваемой информации и общих и/или достаточно гармонизированных требований к безопасности.

До сих пор не произошла стандартизация информации или требований к безопасности по оборудованию в области безопасности цепочки поставок, услугам и тестированию. Это является препятствием для торговли и формирует риски, что инвестирование в национальные/

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

региональные программы безопасности приведет к неэффективности и излишним затратам. Действительно, поскольку не все требования к безопасности гармонизированы, бизнес конкуренция между регионами искажена, так как требования воздействуют на компании по-разному, в то же время множество мер безопасности и контроля безопасности мешает торговому потоку и приводит к необязательным затратам.

Различные режимы предварительного уведомления и программы АЕО продолжают существовать без достаточной согласованности для всех тех стран, которые решили внедрить эти требования. Программа таможенной безопасности ЕС (CSP) и ее правила предварительного уведомления по экспортируемым, импортируемым и транзитным товарам, внедренные 1 июля 2009, являются шагом вперед, поскольку их принимают во всем мире. В то же время, еще не разработаны гармонизированные процедуры и определения типа информации, которую компании должны предоставлять в рамках этих режимов и программ.

Отсутствие координированного подхода, снижающего транзакционные издержки, связанные с безопасностью цепочки поставок

Вряд ли какая-либо торговля ограничена потоком товаров в пределах одной страны. Это ведет к обязательному вмешательству на международном уровне, когда все заинтересованные государства должны искать способы обеспечения беспрепятственной межграницной торговли. Необходим координированный подход между государственными администрациями в плане управления рисками, реагирования на инциденты, обмена информацией, обучения и предотвращения рисков, в то же время общая архитектура для интеграции решений и услуг в «систему одного окна» должна снизить затраты на процедуры безопасности цепочки поставок. Подход должен основываться на рисках, так чтобы можно было сфокусировать ресурсы на поставках с высоким уровнем риска и, в то же время, упростить прохождение легитимных товаров, когда требования к безопасности не должны быть слишком жесткими.



Copyright © EOS

Недостаточность обмена информацией между странами

Одним из важных факторов в обеспечении цепочки поставок является предоставление правоприменительным органам и органам безопасности правильной информации в правильное время. В настоящее время трудно получить полный пакет информации по перевозке одной партии товара из пункта его происхождения через все этапы цепочки поставок в пункт его назначения, так как нет достаточного сбора информации и мер эффективности. Это связано не только с техническими недостатками, такими как недостаточное взаимодействие и определенной степени гармонизации и стандартизации данных, но и с вопросами управления, которые препятствуют эффективному транснациональному обмену информацией.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Отсутствие координированного подхода по всем видам перевозок

Существующие меры безопасности не применяются ко всем видам перевозок, и это ведет к тому, что определенные звенья цепочки перевозок недостаточно защищены по сравнению с другими. В частности, автомобильные перевозки, в которые вовлечено несколько тысяч компаний, очень уязвимы к криминальным угрозам, и их предпочитают использовать для контрабанды наркотиков, и, следовательно, они требуют особого внимания. Отсутствие интер-модального подхода также искажает конкуренцию между различными видами перевозок и создает излишние затраты, что ставит под угрозу общий экономический рост.

Неудовлетворительная фактическая реализация и применение мер безопасности цепочки поставок

Существует конфликт между выполнением задач – как по упрощению свободного потока торговли, так и по обеспечению безопасности цепочки поставок. Следовательно, необходима система стимулирования, в которой безопасные цепочки поставок будут использовать усовершенствованные процедуры, поскольку это будет позволять поставщикам получать доход от значительных инвестиций, необходимых для внедрения усовершенствованной безопасности. Чтобы разработать правильно запланированные стимулы, всем участникам следует понимать свои интересы и баланс выгод и инвестиций в область безопасности, необходимых для дальнейшего укрепления безопасности.

Технические недостатки

Сегодня не существует глобальной архитектуры с взаимодействующими или совместимыми технологиями и процессами, и пока не разработаны датчики для экранного досмотра грузов в авиаперевозках, для определенных химико-биологических угроз, досмотра грузов в авиаперевозках, для определенных химико-биологических угроз, высокопродуктивные системы сканирования или согласованной оценки и управления рисками между различными странами. Эти разработки могли бы существенно повысить уровень безопасности цепочки поставок, и в то же время упростить прохождение не противоречащих закону торговых потоков.

РЕКОМЕНДАЦИИ EOS ПО ПОВЫШЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК

EOS признает, что обеспечение безопасности цепочки поставок требует решения ряда сложных вопросов. С одной стороны, в цепочке поставок задействовано много различных участников, каждый из которых обрабатывает огромные объемы товаров и информации; при этом их точная и своевременная работа важна для надлежащего функционирования цепочки поставок. С другой стороны, цепочка поставок состоит из различных видов транспорта, морских перевозок (по морю и по рекам), авиа, железнодорожных и автомобильных перевозок; при этом каждый вид перевозок имеет различные характеристики и требования к безопасности. Кроме того, в любом подходе по обеспечению безопасности цепочки поставок требуется найти баланс между наложением требований безопасности и необходимостью гарантирования упрощенного прохождения товаров.

Несмотря на эти сложности, экспертная группа EOS по безопасности цепочки поставок выработала следующие рекомендации, которые могли бы вызвать соответствующие стратегические ответы со стороны всех крупных экономических сил. Учитывая транснациональный характер большего объема торговли, EOS признает, что недостатки в безопасности цепочки поставок необходимо решать на международном уровне, и ОБСЕ должна играть важную роль в координировании действий:

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Международная платформа по безопасности цепочки поставок для государственно-частного диалога и сотрудничества

В целях улучшения международного управления стратегиями и программами безопасности, следует сформировать Платформу по безопасности цепочки поставок совместно с частным сектором, либо по инициативе ЕС, либо под эгидой ОБСЕ. Такая платформа должна быть направлена на следующее:

- ◆ Свести вместе всех соответствующих социальных, экономических и технических участников стран ОБСЕ, государственных и частных (государственные органы, таможня, импортеры, экспортеры, складские операторы, перевозчики, операторы терминалов и т.д.), чтобы предложить конкретную комплексную стратегию, направленную на все виды перевозок в цепочке поставок, которая служила бы инструкцией для принятия национальными правительствами: т.е. морские перевозки (морской и речной транспорт), авиа перевозки, наземные перевозки (железнодорожные и автомобильные), что поспособствует разработке и реализации экономически важных решений, не накладывая слишком большого бремени на компании, которые рискуют создать препятствия для международной торговли;
- ◆ Повысить информированность о важности принятия подхода целостной цепочки безопасности к безопасности грузов, таким образом, стимулируя компании принимать ответственность при исполнении своих процессов в рамках цепочек поставок;
- ◆ Обеспечить применение мер безопасности цепочки поставок, и указать меры для исправления случаев недостаточного применения, предлагаемые для принятия всеми странами ОБСЕ;
- ◆ Определить выгоды для тех операторов, которые обеспечивают свою часть цепочки поставок, таким образом, поддерживая доходность инвестирования в сферу безопасности. Сюда необходимо отнести стимулы для того, чтобы участники торговли становились Уполномоченными экономическими операторами (АЕО) или эквивалентно этому.

Общие требования к оборудованию, тестированию, взаимодействию и услугам

Безопасность торгового потока следует улучшать посредством разработки общих требований к оборудованию, тестированию, взаимодействию и услугам. Достижение этого будет зависеть от:

- ◆ улучшенного международного сотрудничества с взаимным признанием усилий, связанных с программами предварительного уведомления и сертификации. Используя систему SAFE Всемирной таможенной организации в качестве образца, программы и правила, внедренные во всем мире, например, в ЕС, США, Японии и Китае, должны запрашивать такую же информацию в совместимых форматах, чтобы позволить ее эффективную передачу между соответствующими органами и всеми прочими сторонами, участвующими в цепочке поставок. Гармонизация должна касаться не только содержания, но и других форм, например, электронных форм и передачи информации;
- ◆ формирования «самого лучшего» метода оценки рисков для безопасности цепочки поставок, обеспечивающего определение и рассмотрение приоритетных угроз и уязвимых сторон. Его разработка может быть начата ЕС при консультировании с другими торговыми партнерами и секторами промышленности; и впоследствии эта модель оценки рисков может стать моделью, которая будет принята на международном уровне в пределах ОБСЕ.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Разработка экономии масштаба и критических уровней финансирования

Существующие программы цепочки безопасности и возможности финансирования могут быть консолидированы посредством:

- ♦ мотивирования всех стран ОБСЕ к увеличению научно-исследовательской и инновационной деятельности в отношении безопасности цепочки поставок, одновременно повышая согласованность между их соответствующими повестками научно-исследовательских вопросов. Это также повысит эффективность существующих программ финансирования, и затраты могут быть значительно снижены;
- ♦ возможности определения и применения общей архитектуры для интеграции решений и услуг в «систему одного окна», на основе «самого лучшей» методологии оценки рисков и взаимодействующих инновационных решений и услуг, оставаясь, по возможности, совместимой с действующими системами. Архитектура должна предусматривать применение мер безопасности, внедренных в инфраструктуру («безопасность по дизайну») и должна быть включена в бизнес план операторов (считаясь не сдерживающим фактором, а инструментом упрощения для эффективного и конкурентного движения товаров).

Приоритеты финансирования следует определить совместно со всеми участниками, т.е. ОБСЕ, ее странами-участниками и частным сектором, чтобы избежать накладок и дублирований, в то же время учитывая и человеческий элемент цепочки поставок, и появляющиеся угрозы. Вышеуказанная Платформа станет наиболее подходящим форумом для реализации данного координирования и должна также использоваться при разработке консолидированных и гармонизированных подходов и методов оценки рисков.

В заключение, EOS верит в значимость сотрудничества в рамках всего ОБСЕ. В то же время, она понимает трудность объединения всех соответствующих участков в такой чувствительной сфере, как безопасность. Таким образом, ЕС и, возможно, США, при поддержке ОБСЕ, должны взять на себя инициативу по проведению регулярного государственно-частного диалога между всеми соответствующими участниками. ЕС и США должны продолжать свой диалог после Совместного заявления целей в сентябре 2008 года по координированию усилий для повышения безопасности воздушных грузов, но должны расширить диалог, пригласив ОБСЕ и прочие страны ОБСЕ.

EOS является ведущей европейской организацией для частных поставщиков технологических решений и услуг. Организация состоит из крупных европейских участников в области безопасности, и свыше 20% мирового рынка безопасности. За последние два с половиной года она работала над определением потребностей и разработкой рекомендаций по всем крупным областям безопасности, от пограничного контроля, защиты граждан, кибер безопасности и устойчивости систем ИКТ до защиты жизненно важных объектов инфраструктуры. www.eos-eu.com

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Управление Безопасностью в Цепочке Поставок: Обновление Серия ISO 28000

Капитан Чарльз Х. Пьерсол, Председатель, ISO/TC8



Береговая охрана, патрулирующая область гавани порта Батуми, Грузия, май 2010 (ОБСЕ/Мэди Кнани)

ВВЕДЕНИЕ

В настоящей статье приводятся предпосылки, примеры реализации и текущее состояние серии стандартов ISO 28000.

Появилось много модных словечек в теме «безопасность и управление безопасностью и безопасность и защита цепочки поставок», при этом источники некоторых из них не имеют практического опыта или понимания, что же нужно принимающим решения участникам цепочки поставок. Во-первых, давайте проясним, что же такое «цепочка поставок». Это не простое однократное соединение элементов в цепи. Это сложная сеть из многих звеньев и узлов, смоделированных в соответствии с потребностями определенных организаций, отраслей и в соответствии с обязательными требованиями государства. Вместе со

многими из этих «модных словечек» часто появляются попытки создать дополнительные прослойки стандартов систем управления, переопределить режим безопасности и навязать дополнительные требования по сертификации. Этот подход приводит не только к беспорядку, но также и к дополнительным необоснованным расходам в отрасли.

ISO 28000 служит «зонтичным» стандартом системы управления, который снижает финансовую нагрузку, в то же время повышая общую эффективность безопасности, успешно планируя и успешно восстанавливаясь после каких-либо разрушительных событий. Он создает основание системы управления, которое можно использовать для всех аспектов безопасности – оценки риска, готовности к чрезвычайным ситуациям, непрерывности бизнеса, устойчивого развития, восстановления, устойчивости и/или управления катастрофами – связанных с терроризмом, пиратством, хищением грузов, мошенничеством и многими другими нарушениями безопасности. Организации могут смоделировать подход, совместимый с имеющимися у них операционными системами. Те, которые выбрали процессный подход к управлению системами, смогут использовать имеющиеся у них системы в качестве основы для системы управления безопасностью, как предписано в ISO 28000.

ISO 28000 – это единственный опубликованный и сертифицируемый международный стандарт, использующий целостный, **основанный на оценке рисков подход к управлению рисками, связанными с каким-либо разрушительным событием в цепочке поставок – до, в течение либо после события. Он дает предложения по повышению устойчивости и готовности экономически эффективным способом, основываясь на системах управления PDCA (планируй – сделай – проверь – действуй), смоделированных по образцу проверенной структуры и подхода, основанного на оценке рисков, изложенных в ISO 14001.**

PDCA можно описать следующим образом.

- ◆ Планируй: поставь цели и организуй процессы, необходимые для достижения результатов в соответствии с оценкой рисков.
- ◆ Сделай: осуществи процессы.
- ◆ Проверь: контролируй и измеряй процессы, отталкиваясь от политики безопасности, целей, заданий, юридических и других требований, и сообщи о результатах.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

- ◆ Действуй: предпринимай действия по постоянному повышению эффективности системы управления безопасностью.

В ISO 28000 (Раздел 4.3.1) говорится: «**оценка риска** должна рассматривать вероятность события и всех его последствий, включая: **угрозы и риски физического отказа**, такие как функциональный сбой, случайное повреждение, злонамеренное повреждение, террористические или криминальные действия; **операционные угрозы и риски**, включая контроль безопасности, человеческие факторы и другую деятельность, влияющие на эффективность, состояние или безопасность организации; **природные явления** (штормы, наводнения, и т. д.), которые могут свести к нулю эффективность мер и оборудования безопасности; **факторы, неподконтрольные организации**, такие как сбои в работе оборудования и услуг внешних поставщиков; и **угрозы и риски заинтересованных лиц**, такие как несоответствие требованиям законодательства или нанесение ущерба репутации или бренду;...». Стратегия плана безопасности ISO 28000 состоит в улучшении подготовленности к нарушениям и упреждающем управлении рисками посредством экономически эффективных мер.

В ISO 28000 (Раздел 4.4.7) касательно **готовности к чрезвычайным ситуациям, реагирования и восстановления безопасности** говорится: «Организация должна подготовить, реализовать и поддерживать соответствующие планы и процедуры по определению вероятности и реагированию на инциденты, связанные с безопасностью, и чрезвычайные ситуации, для предотвращения и смягчения возможных последствий, с ними связанных».

Предпосылки

Далее представлены цитаты из пресс-релиза ISO о публикации ISO 28000:

«ISO: Женева – **Снижение уровня пиратства, мошенничества и терроризма** – Серия стандартов ISO 28000 систем управления безопасностью в цепочке поставок поможет снизить риски для людей и грузов. Стандарты регулируют потенциальные проблемы безопасности на всех этапах процесса поставки, таким образом, нацеливаясь на такие угрозы, как пиратство, мошенничество и терроризм. Генеральный секретарь ISO заявил: «Угрозы на международном рынке не знают границ. Серия ISO 28000 дает глобальное решение этой глобальной проблемы. Благодаря международно-признанной системе управления безопасностью заинтересованные лица в цепочке поставок могут обеспечить безопасность людей и грузов, в то же время развивая международную торговлю, таким образом, внося свой вклад в благосостояние общества в целом».

Международные стандарты серии ISO 28000 могут применяться организациями всех размеров, участвующих в производстве, обслуживании, хранении или перевозке воздушным, железнодорожным, дорожным транспортом или морем на любом этапе процесса производства или поставки. Серия ISO

28000 будет способствовать торговле и перевозкам товаров через границы. Это даст организациям в сети поставок возможность эффективно использовать механизмы, направленные на решение вопросов уязвимости безопасности на стратегическом и операционном уровнях, а также возможность подготовить планы предупредительных мероприятий. Организации смогут затем постоянно оценивать свои меры безопасности в целях защиты интересов своего бизнеса и обеспечивать выполнение международных регулятивных требований.



Контейнеровоз состыковался в порту Потти, Грузия, май 2010 (ОБСЕ/Мэди Кнани)

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Поддерживая внедрение этих стандартов различными участниками в цепочке поставок, государства смогут максимально использовать правительственные ресурсы, в то же время, сохраняя оптимальный уровень безопасности. Серия ISO 28000 помогает в реализации правительственных и международных инициатив в сфере безопасности таможенных агентств, включая Рамочные стандарты безопасности торговли Всемирной таможенной организации, программу ЕС «Статус уполномоченного экономического оператора», Таможенно-торговое партнерство против терроризма, США, и Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС) Международной морской организации (ММО)». *Конец цитаты* Серия ISO 28000 определяет требования к системе управления безопасностью с целью обеспечения безопасности в сети цепочки поставок... **Эти стандарты затрагивают потенциальные проблемы безопасности на всех этапах процесса поставки от производителя, включая источники финансирования, до окончательного потребителя, таким образом, нацеливаясь на такие угрозы, как терроризм, мошенничество и пиратство.**

В этот процесс вовлечено большое количество участников, таких как производители товаров, логистические фирмы, посредники, дорожные, железнодорожные, воздушные перевозчики, операторы морских терминалов, океанские перевозчики, пассажирские суда, паромы и внутренние перевозки, грузовые/модальные/таможенные агенты, финансовые и информационные услуги, и покупатели товаров, перевозимых во всех звеньях цепочки поставок. Проблема безопасности – это общая проблема для правительства и отрасли, и ее разумные решения должны отражать это глобальное партнерство. Эта проблема – общая для всех компаний, крупных и мелких, участвующих в безопасной перевозке грузов и передвижении людей.



(OSCE/Мэди Кнани)

океанские перевозчики, пассажирские суда, паромы и внутренние перевозки, грузовые/модальные/таможенные агенты, финансовые и информационные услуги, и покупатели товаров, перевозимых во всех звеньях цепочки поставок. Проблема безопасности – это общая проблема для правительства и отрасли, и ее разумные решения должны отражать это глобальное партнерство. Эта проблема – общая для всех компаний, крупных и мелких, участвующих в безопасной перевозке грузов и передвижении людей.

РЕАЛИЗАЦИЯ

Серия ISO 28000 внедряется и сертифицируется в различных отраслях по всему миру. Некоторые примеры и цитаты абсолютно разных отраслей:

- ♦ **Компания DP World первой сертифицировала морской терминал и завершит сертификацию ISO 28000 в своей сети из 48 терминалов в 31 стране мира к 2012 году. DP World является единственным глобальным оператором морских терминалов, который получил сертификацию ISO 28000, и одновременно стал членом Т-ТППТ. Его европейские терминалы получили «Статус уполномоченного экономического оператора» от Европейского Союза.**
- ♦ Управление порта Хьюстон, одного из крупнейших портов мира, стало одним из первых управлений портов в мире, получивших сертификацию ISO 28000.
- ♦ **YCH Group, Сингапур – первая компания, управляющая цепочками поставок, сертифицированная ISO 28000.** YCH Group – это ведущий игрок на рынке управления интегрированными непрерывными поставками и логистики, партнер многих крупнейших мировых

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

компаний, включая Canon, Dell, Moet-Hennessy, ExxonMobil, B. Braun, LVMH, Royal Friesland Campina и Motorola.

- ◆ **УСН Индия** также **сертифицирована TAPA «Класс А»** и как **соответствующая ISO 28000** по своим системам безопасности. УСН Индия предоставляет уникальные решения для цепочек поставок в таких отраслях как электроника, ТНП, химические продукты/здравоохранение и автомобильная промышленность в Индии. Среди ее клиентов DELL, ACER, TPV, General Mills, HCL и другие.
- ◆ **Азиатский региональный головной офис TNT Express в Сингапуре является первым интегратором срочных почтовых отправок, который получил сертификацию ISO 28000.**
- ◆ **DB Schenker, второй в мире крупнейший экспедитор**, получил сертификацию ISO 28000 своего регионального головного офиса по Азиатско-Тихоокеанскому региону в Сингапуре в прошлом году, вместе со своим местным офисом и операциями в сингапурском аэропорту Чанги. Клаус Эберлин, Исполнительный директор по Азиатско-Тихоокеанскому региону, считает **стандарт ISO «неким «зонтичным» стандартом, включающим такие компоненты, как программы TAPA. ISO 28000 выходит за пределы физических аспектов безопасности, обращаясь к таким элементам, как информационные потоки и финансовые данные».**
- ◆ Другие Международные Организаций по Стандартизации 28000-удостоверенные компании включает: **Asian Terminals** (первый морской терминал в Филиппинах), **CTS Logistics-КНР** (комплектационная сборка бытовой электроники, ИТ и телекоммуникационной продукции), **Banner Plasticard-Филиппины** (дизайн и печать карт, персонализация услуг, штампование, кодировка, термопечать, обертывание, упаковка в тару и паллетизация). Есть также Аэропорты, железная дорога, фармацевтика, здравоохранение и высокотехнологичная промышленность сертифицируются в соответствии со стандартом ISO 28000, а также многие другие отрасли по всему миру.
- ◆ **Проводится профессиональное обучение для специалистов по безопасности и других с использованием ISO 28000 для (1) бизнес-операторов цепочки поставок и (2) таможенных специалистов**



Порт перегрузки Мальты, Freeport, декабрь 2009 (ОБСЕ/Мэди Кнани)

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

СТАТУС СТАНДАРТА СЕРИИ ISO 28000

ISO 28000: Системы управления безопасностью цепочки поставок - **Опубликованный** общий «зонтичный», сертифицируемый стандарт систем управления

ISO 28001: Лучший опыт для реализации безопасности цепочки поставок, оценок и планов – **Опубликован** (его целью является помощь индустрии в выполнении требований программы «Статус уполномоченного предпринимателя»)

ISO 28002: Устойчивость в цепочке поставок – Требования и инструкции по использованию – **Общедоступные спецификации в процессе в публикации**

Этот стандарт должен привлечь дополнительное внимание к устойчивости. Она поддерживает высокий спрос, поскольку фирмам необходима уверенность, что их поставщики и расширенная цепочка поставок запланировали шаги по профилактике и смягчению угроз и опасностей, которым они могут подвергнуться. Являясь частью системы управления ISO 28000, стандарт ISO 28002 делает ударение на постоянном интерактивном процессе профилактики, реагирования и обеспечения продолжения основных операций организации после крупного разрушительного события.

ISO 28003: Аудит и сертификация – (инструкции для органов по аккредитации и сертификации) - **Опубликован**

ISO 28004: Инструкции по внедрению ISO 28000 - (помощь пользователям во внедрении) - **публикован**

ISO 28004: Приложение: (Дополнительные инструкции по принятию и сертификации ISO 28000) -

Доп.1 – для использования в операциях портов малого и среднего размеров – **Проект на N голосовании**

Доп.2 – принятие ISO 28000 для малого и среднего бизнеса (МСБ). Это специализированное дополнение к инструкции поможет МСБ разработать процессы, соответствующие общим инструкциям, содержащимся в имеющемся ISO 28004.

Доп.3 – для требований безопасности для «Статуса уполномоченного экономического оператора» – дает конкретные инструкции организациям для внедрения требований, содержащихся в ISO 28001 для «Статуса уполномоченного экономического оператора» в их внедрение ISO 28000. Лучший опыт в сфере безопасности, содержащийся в ISO 28001, был разработан совместно с МТО - **Общедоступные спецификации одобрены к публикации**

ISO 28005: Компьютерные приложения – Электронный вывоз грузов из порта (ЭВП) – самое новейшее дополнение к серии. В нем говорится о передаче данных от компьютера к компьютеру. Подробности разработки этого стандарта были сообщены ММО и МТО. Для ускорения разработки ISO 28005 был разделен на две части:

- ♦ ISO 28005-1: Реализация в «одном окне» - **одобренная рабочая статья**
Новый руководитель проекта – Республика Корея (KATS)
- ♦ ISO 28005-2: **Ключевые элементы данных - Общедоступные спецификации опубликованы;**
Проект международного стандарта утвержден 14 мая 2010 г.
Руководитель проекта - Норвегия (MARINTEK e-Maritime)

ISO 28006: Управление безопасностью пассажирских паромов с горизонтальным въездом (лучший опыт для применения мер безопасности) – **в разработке**

ISO 20858: Единообразное выполнение Кодекса ОСПС – **Опубликован**

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

МСАТ стремится к безопасности и упрощению автомобильных перевозок

*Умберто де Претто
Заместитель Генерального Секретаря МСАТ*

В сегодняшней глобальной экономике, когда требуются усилия 29 компаний из 18 стран, чтобы просто выпить чашечку кофе, потребность в устойчивом передвижении товаров постоянно повышается. Сектор автомобильных перевозок является основой крепкой экономики и динамического общества. Благодаря своим уникальным услугам, возможности доставки от двери к двери, автомобильный транспорт является наиболее гибким и надежным производственным и дистрибутивным механизмом для развития мировой экономики, связывающим все компании со всеми крупными мировыми рынками, одновременно обеспечивающим экономический рост и социальный прогресс через лучшее распределение благосостояния, независимо от географического местоположения. Нет такой страны или региона, которым были бы недоступны автомобильные перевозки.

Тем не менее, террористические действия по всему миру привлекли повышенное внимание к уязвимости систем, занятых в международных перевозках товаров и обозначили приоритетность вопросов безопасности для всех участников международной торговли. Преступные силы также используют легитимную торговлю в качестве прикрытия прочих незаконных действий, в том числе нелегальной миграции, контрабанды наркотиков, отмывания денег, таможенного и транзитного мошенничества, перевозки контрафактной продукции и прочих нарушений, угрожающих благосостоянию национальных обществ и международному сообществу.

Хотя мировой экономический рост и требует безопасной торговли и автомобильных перевозок, необходимо принимать во внимание тот факт, что нельзя игнорировать вопрос упрощения формальностей, даже если вопросы безопасности являются важными в повестке дня.

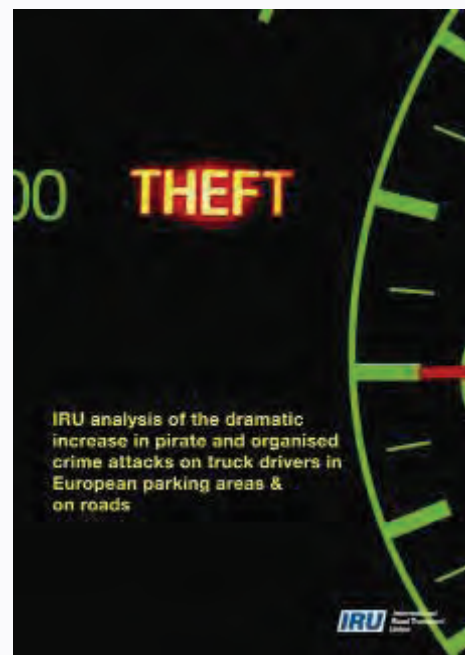
Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), таким образом, всегда призывал к поддержанию здравого соотношения между упрощением формальностей и процедур на границах и прочими «точками пересечения» между государственными органами власти и частными компаниями, и обеспечением высокого уровня безопасности для всей цепочки поставок. Система TIR предлагает и упрощение, и безопасность.

СИСТЕМА TIR – НАДЕЖНЫЙ МЕХАНИЗМ УПРОЩЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ПЕРЕВОЗОК

Система TIR, основанная на Конвенции TIR, была создана ООН сразу после второй мировой войны, чтобы способствовать восстановлению европейской промышленности и экономики через упрощение торговли и перевозок.

Основные принципы Конвенции TIR – разрешать перевозку товаров, размещенных по процедурам TIR уполномоченными транспортными операторами, из точки отправления в конечный пункт назначения под таможенными печатями (запечатанный грузовик или контейнер) и с международным признанным транзитным таможенным документом, TIR Carnet (книжка TIR).

Товары, перевозимые согласно процедурам TIR, выигрывают в плане отсутствия задержек, связанных с оплатой налогов и пошлин в транзитных странах, пока не будет достигнут конечный пункт назначения, где и осуществляется декларация импорта.

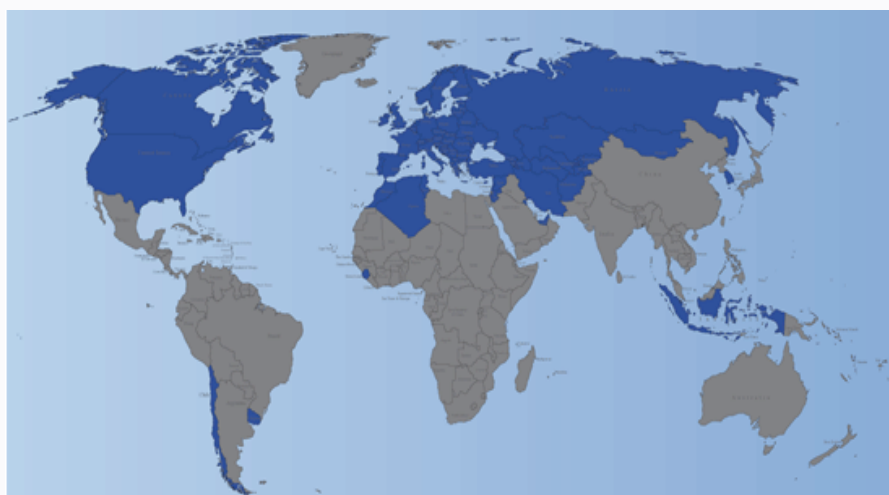


Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04



Договаривающиеся стороны к Соглашению TIR. Источник: МСАТ

Книжка TIR – это стандартная международная признанная таможенная декларация, которая представляет таможенным органам финансовую гарантию покрытия отложенных налогов и пошлин в случае, если товары сняты с таможенного контроля до того, как они достигнут своего конечного пункта назначения.

С 1975 года, когда были внесены поправки в Конвенцию TIR, чтобы охватить мультимодальные транспортные операции, Система TIR применяется к любому отправлению грузов, если хотя бы один фрагмент перевозок осуществляется

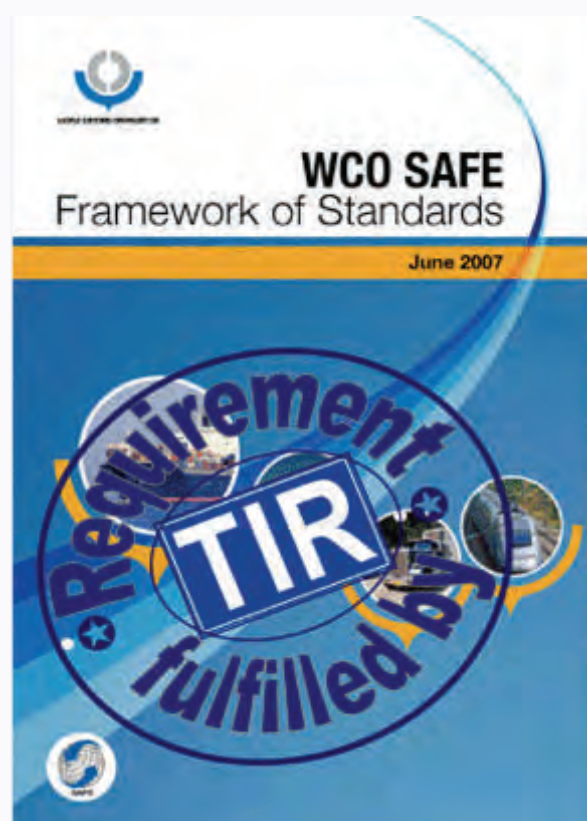
автомобильным транспортом. Таким образом, мультимодальные перевозки, включая морские перевозки, перевозки по внутренним судоходным путям и железнодорожные перевозки могут воспользоваться Системой TIR.

За последние 60 лет географическая область действия Конвенции TIR постоянно расширялась, от шести первых финансировавших стран до нынешних 57 стран, где применяется Система TIR. Свыше 40 000 уполномоченных транспортных операторов, отвечающих минимальным условиям и требованиям, указанным в Конвенции TIR, применяют процедуры TIR для выполнения около 3 миллионов транспортных операций ежегодно.

Использование современных информационных технологий позволило МСАТ и ее участникам компьютеризировать управление Системой TIR через международную систему управления, SafeTIR, тем самым, обеспечивая постоянный мониторинг перевозок TIR в режиме реального времени, от выдачи книжек TIR уполномоченным операторам до завершения соответствующих транспортных операций в пункте назначения. Совместно с 57 национальными таможенными администрациями, МСАТ внедрил соответствующую информационно-технологическую систему связи, позволяющую осуществлять постоянное обновление информации по книжкам TIR.

СИСТЕМА TIR – ЛУЧШИЙ СПОСОБ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ РАМОЧНЫХ СТАНДАРТОВ SAFE ВТАО

Для рассмотрения и укрепления безопасности международной цепочки поставок товаров, Всемирная таможенная организация (ВТАО) опубликовала в 2005 году Рамочные стандарты SAFE, которые были откорректированы в 2007 году, когда были включены технические инструкции для выполнения Уполномоченными экономическими операторами (АЕО) требований в целях получения статуса АЕО.



“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Система SAFE является не просто международным нормативным механизмом, но и сборником стандартов по безопасности, которые необходимо применять индивидуально с учетом специфики каждой страны. Как таковые, стандарты SAFE ВТАО не содержат каких-либо обязательных положений, и не предоставляют какой-либо правовой базы для взаимного признания.

Отсутствие механизма взаимного признания в рамках SAFE не дает другого варианта государствам, кроме как обсуждения на двусторонней основе соглашений о взаимном признании, чтобы обеспечить присвоение статуса АЕО на взаимно признаваемой основе. Вопрос признания уровня требований по безопасности не может быть эффективно решен через множество двусторонних соглашений, он требует международного согласованного механизма, который обеспечит необходимый уровень гармонизации для гарантирования взаимного признания.

Все анализы МСАТ, в том числе результаты Семинара по вопросам безопасности автогрузового транспорта, проведенного в Женеве 17 сентября 2007 года, делали четкое заключение, что Конвенция TIR является наилучшим способом полной реализации (для охватываемого ею транспорта) всех стандартных требований по безопасности, установленных Стандартами SAFE ВТАО, включая требования по присвоению статуса АЕО.

В исследовании, проведенном Торговой палатой США и опубликованном в мае 2008 года, также был приведен вывод, что Конвенция TIR, благодаря тому, что это единственная конвенция, обеспечивающая взаимное признание всех мер таможенного контроля между 57 государствами, является наилучшим многосторонним правовым инструментом для реализации всех требований по безопасности Рамочных стандартов SAFE ВТАО, в том числе требований по статусу АЕО.

Использование Конвенции TIR для реализации Рамочных стандартов SAFE ВТАО позволит перевозкам, осуществляемым согласно процедурам TIR уполномоченными держателями книжек TIR, пользоваться правом международного взаимного признания, предоставляемым Конвенцией TIR, не полагаясь на множество двусторонних соглашений, которые могут отличаться друг от друга, что привело бы либо к несогласованному применению SAFE, либо к возможной дискриминации из-за различных национальных требований по безопасности.

Чтобы достичь баланса между упрощением международной торговли, перевозок и безопасности, все понимают, что Конвенции TIR требуется только несколько технических корректировок в некоторых ее приложениях, чтобы полностью отразить требования SAFE.

Такая корректировка Конвенции TIR не только подтвердит, что она действительно является международным инструментом, но и будет гарантировать транспорту, который она покрывает, гармонизированное применение в 57 странах требований по безопасности, указанных в Рамочных стандартах SAFE ВТАО.

TRANSPARK – РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОРГАНИЗОВАННЫХ ПРЕСТУПНЫХ НАПАДЕНИЙ НА ДОРОГАХ

Хотя вопросы безопасности и рассматриваются на высоком политическом уровне вследствие террористических действий, серьезные нападения на водителей и грабежи не получили достаточного политического внимания. Эти инциденты (и реакция на них) создают серьезные ежедневные проблемы для всех участников: водителей, транспортных компаний, органов власти, торговых ассоциаций, объединений, страхователей, операторов придорожных кафе и т.д.

Количество случаев кражи транспортных средств и грабежей во многих странах растет. Необходимость защиты водителей, их транспортных средств и перевозимых грузов становится сейчас вопросом, требующим повышенного внимания, и прямые общие затраты этого вопроса составляют, по подсчетам, более 7 миллиардов евро в Европе (не включая косвенных издержек или стоимости утерянных бизнес возможностей).

Тем не менее, не было достаточно информации, необходимой для лучшего понимания характера и

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

масштабов проблемы и ее последствий для водителей транспортных средств, компаний и сектора транспорта в целом, и имелись только устные рассказы о нападениях на водителей. Чтобы решить эти проблемы и вопрос отсутствия точной информации, Международный транспортный форум (ITF) и MCAT провели совместное исследование нападений на международных водителей грузовых автомобилей в Европе, чтобы лучше понять характер и масштаб этих нападений.

Исследование, в ходе которого было проведено около 1300 личных собеседований и получено 700 ответов на анкету в Интернете от водителей и транспортных компаний более чем в 35 европейских, балканских и центрально-азиатских странах в 2000-2005 гг., показало, что:

- ◆ 1 из 6 всех опрошенных водителей (17%) подвергся нападению в течение исследуемого 5-летнего периода, 30% из них – более одного нападения.
- ◆ 60% нападений были нацелены на транспортное средство и груз, а остальные 40% - кража личных вещей водителей, причем 21% из них – с применением физической силы.
- ◆ 42% нападений произошли в местах парковки грузовых транспортных средств, 66% из них произошли с 22:00 до 6:00.

На основании этих результатов исследования, которые подчеркнули срочную необходимость незамедлительных действий со стороны правительств и всех других участников, MCAT и ITF разработали и запустили [TRANSPark](#), платформу, являющуюся web приложением, которая значительно упрощает поиск безопасных, защищенных и удобных паркинговых зон более чем в 40 странах от Португалии до Казахстана, одновременно предоставляя полный спектр прочих полезных услуг всем участникам автогрузовых перевозок, например, планировщик маршрута, цены на топливо, время ожидания на границе, флеш информация об ограничениях движения, дорожных работах и заторах, юридическая консультация и поддержка и т.д. Доступная бесплатно на вебсайтах MCAT и ITF, база TRANSPark также доступна в формате PDA в целях упрощенного использования из кабины грузовика.

Пользователи TRANSPark могут воспользоваться поиском паркинговых зон по странам, в радиусе 100 км, или вдоль своих запланированных маршрутов. Все доступные услуги в выбранных паркинговых зонах перечисляются (характеристики безопасности, ремонт грузовиков, мойка машин, отель, кафе и т.д.), и могут использоваться в качестве критериев для поиска паркинга.

Однако, несмотря на постоянные требования компаний сектора к национальным органам власти создать и поддерживать безопасные стоянки для грузовых автомобилей и паркинговые зоны, до сих пор правительства делали немного, чтобы исправить эту драматическую ситуацию. Следовательно, сейчас самое время для национальных органов власти исполнить свои обязанности и принять все требуемые меры, в том числе строительство дополнительных безопасных парковок, необходимых для обеспечения безопасности водителей, грузов и грузовиков, чтобы было соблюдено их конституциональное обязательство по обеспечению безопасности людей и товаров на их территории.

Кроме того, жесткие общественные нормы, такие как внедрение цифровых тахометров, обязывают водителей останавливаться в небезопасных местах, чтобы не нарушать дорожные правила и правила отдыха.

Таким образом, компетентные органы должны признать важность этих драматических и неприемлемых человеческих страданий и экономических убытков, и сообщить MCAT о месторасположении безопасных зон паркинга на своих территориях для их внесения в базу данных TRANSPark.

РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ РАДИ ЛУЧШЕГО БУДУЩЕГО

Чтобы достичь наших общих задач упрощения и обеспечения безопасности торговли и транспорту, MCAT готов работать в режиме государственно-частного партнерства с ОБСЕ и ее странами-участницами, чтобы гарантировать прогресс развития автомобильных перевозок, перспективы и мир во всем регионе ОБСЕ.

Электронный Журнал КТС**ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК**

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Руководство по Соблюдению Безопасности Цепочки Поставок КЛЕКАТ

*Видение мировой Безопасности Цепочки Поставок Экспедиторской Службы ЕС
Марко Сорgetti и Нилс Бьюк*

Если это законно - ЛЕТАЙТЕ!

Новый Регламент 300/2008 и положения по их реализации (185/2010) скоро вступят в силу на территории всего Европейского Союза. Эти правила приходят на смену известным правилам 2320/2002, которые были введены в спешном порядке после атак 11 сентября в целях повышения авиационной безопасности.

На этом заканчивается продолжительный период консультаций, в ходе которого заинтересованные стороны искали приемлемые решения относительно своих обязательств и опасений: безопасность для гражданина с одной стороны и беспрепятственная торговля с другой. Результатом этой работы должно стать комплексное, гармонизованное постановление, которое сделает авиагрузовую цепочку поставок (ЦП) ЕС безопасной и дружественной к бизнесу.

Несмотря на похвальные институциональные усилия, тем не менее, меры авиагрузовой безопасности представляют собой бремя для авиагрузовой индустрии: только агенты получившие разрешение от регулирующего органа и «знакомые» грузоотправители могут взлететь без предварительного сканирования груза. Для получения разрешения необходимо соблюсти некоторые сложные условия. Вдобавок, часть законодательства является Решением Комиссии только для Стран Участниц. По этой причине она не является публичной и невозможно избежать ощущения того, что здесь какой-то секрет и что-то неизвестно, что нужно делать.

Старый регламент также критиковался и заявленную гармонизацию и прозрачность нового режима еще предстоит доказать. Активность предприятий логистики (ПЛ) на пути к достижению баланса между защитой и упрощением была постоянной в эти сложные годы. Мы считаем, власти должны признать это и принять во внимание все приложенные усилия, путем поддержания линий связи со всеми заинтересованными сторонами, в первую очередь напрямую затронутыми. Позвольте мне заметить: через предприятия логистики и экспедиционные агентства проходит около 90% мирового авиа груза, что ясно дает понять, о том, что любое негативное влияние на авиа безопасность негативно сказывается на них.

transport sector. Together with environment and emissions, security is the hot topic. SC security has hence become a central concern in our daily business. CLECAT has always acknowledged the importance and necessity of well functioning security programmes, with the view that the protection of citizens should remain their main objective, however mindful of the value of logistics as such. Theft prevention, smaller insurance premiums, Customs facilitation and, more than anything else, security-related values enhance the public image of the companies; all these are worthy rewards, but we maintain that the tail should not wag the dog: security measures should be primarily driven by the quest for citizens' protection.

ЗАБОТА О БЕЗОПАСНОЙ ТОРГОВЛЕ

Экспедиторские агентства традиционно помогали процветать международной торговле. Когда наши бизнес модели развились, глобальная экономика сделала предприятия логистики неотъемлемой частью производства. И в самом деле, можно сказать, что современную цепочку добавленной стоимости невозможно представить без логистики. Обеспечивая движение сырьевых материалов, полуфабрикатов и потребительских товаров из места производства в место назначения, в нужное время и в хорошем состоянии, предприятия логистики обеспечивают реальный процесс того, что торговля происходит. Это дает нам понять, почему безопасность после 11-го сентября проникла в логистику так значительно. Наш образ жизни, наша конкурентоспособность и действительное функционирование нашего общества зависит от качественной логистики, то есть логистика не

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

только потенциальная угроза, если транспортные средства используются не по назначению, но также и ценность, которая должна охраняться. Это все очень ясно, когда мы обсуждаем безопасность, но это не очевидно в других областях политики, где наше мнение, наш голос не достаточно услышан, например, обеспечение того, чтобы логистика могла полагаться на приличные и достаточные инфраструктуры.

Экспедиционные агентства, в лучших случаях, используют все типы транспорта, что гарантирует гибкость, устойчивость и эффективность. Тем не менее, использование всех типов транспорта значительно усложняет порядок вещей с точки зрения безопасности, ввиду того, что необходимо знать применимый национальный режим безопасности, но экспедиционным агентствам необходимо знать различные режимы по различным видам транспорта, в различных странах и часто на различных континентах.

И потому не секрет, что безопасность встала реальной движущей силой за дебатами о политике в транспортном секторе. Наряду с экологией и выбросами, безопасность является горячей темой. Поэтому безопасность цепочки поставок стала центральной проблемой в наших ежедневных делах. КЛЕКАТ всегда признавал важность и необходимость хорошо функционирующих программ безопасности с прицелом на то, что безопасность граждан должна остаться их основной задачей, однако, не забывая также и о логистике как таковой. Профилактика краж, небольшие страховые премии, упрощение Таможенных процедур, и главное, ориентированность на безопасность улучшают имидж компаний в глазах общественности; все это - стоящие награды, но яйцо не должно учить курицу: меры безопасности должны обуславливаться только поиском наилучшей защиты для граждан.



Клайв Бродли, президент КЛЕКАТ, представляя Справочник КЛЕКАТ о цепочках поставок соблюдения норм безопасности, в девятой экспедиторов конференции

ЗНАКОМСТВО С УГРОЗОЙ

Таможенные органы, и взаимодействие с другими правительственными ведомствами, недавно стало одним из важнейших пунктов на повестке дня экспедиторов, так как Таможенные органы стали основным инструментом по внедрению норм безопасности.

На пути к безопасности мы освоили такие концепции как «оценка риска», и все, что легко понять. Но это освоение досталось нам ценой обременительных запросов к нашему сектору, что, по сути, является международным делом. Власти хотят больше информации, порой без компромиссов: дополнительное бремя, в конечном счете, приводит к более высоким ценам для поставщиков услуг и клиентов, но упрощение – это всего лишь слово, написанное на доске. В то

время как мы говорим о более быстром прохождении таможни, меньшем досмотре, меньшем объеме данных, менее частом сканировании и в общем, лучшем сотрудничестве с Таможенными органами, Едином Окне и так далее, может сложиться впечатление, что все это похоже на апорию Зенона «Ахиллес и Черепаха». Вне зависимости от того, как быстр Ахиллес, черепаха всегда быстрее...

ЕСТЬ СВЕТ...

Для того чтобы облегчить ношу наших членов, КЛЕКАТ взял на себя задачу по составлению, надеемся полного, руководства по различным режимам безопасности, применяемым по всему миру. Целью нашего документа является предоставление компаниям практического руководства с тем, чтобы показать о каких инициативах по безопасности им следует знать, какие из них обязательные, если они хотят вести свой бизнес легально, и где они смогут получить дальнейшую информацию о том, как соблюдать правила безопасности. А также есть обширный раздел, посвященный необязательным, широко распространенным правилам.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность является областью, где легко потерять ориентацию, и легко пуститься в длительные поиски (зачастую очень дорогие), которые в конце не приносят пользы. Ко времени, когда было окончено первое издание, мы спросили, должно ли это быть внутренним либо общедоступным материалом. После некоторых дебатов, мы пришли к выводу, что повысить уровень знаний по безопасности - это в общих интересах, и мы решили опубликовать наше руководство на нашем вебсайте для бесплатной консультации. Все стороны могут обращаться на сайт за консультацией, и мы более чем приветствуем замечания и предложения.

Публикация руководства была приурочена к 9-ой Конференции Экспедиционных Агентств в конце 2009 года. Руководство было составлено, прежде всего, из представления обязательных требований ЕС, принимая во внимание поддержку деятельности ЕС со стороны КЛЕКАТ, затем приводятся добровольные инициативы и программы ЕС, и в конце, основные международные обязательные и добровольные инициативы по безопасности. При наличии предоставляются необходимые веб-ссылки для тех, кто хочет заглянуть глубже.

При чтении буклета, может сложиться впечатление, что правительства одобрили нормы, стремясь к улучшению безопасности грузов и цепочки поставок при помощи двух разных (и порой противоположных) принципов: сканирование всего груза на соответствующих пунктах (например, 100% сканирование в США) либо систематический подход, направленный на снижение числа случаев особой важности (например, программы «Таможенно-Торговое Товарищество Против Терроризма» и «Уполномоченный Экономический Оператор», направленные на предварительную информацию по грузу). Оба принципа нацеливаются на улучшение видимости и безопасности цепочки поставок, но оба принципа также увеличивают затраты. Затраты и выгоды должны быть уравновешены в правильно управляемой цепочке поставок, но внимание оказанное противоположным взглядам различных заинтересованных сторон может озадачить. План США по реализации 100% сканирования ввозимых морских контейнеров является примером крайности: дорогостоящие меры для достижения предположительно ложного чувства безопасности. Однако в соответствии с последней полученной информацией Министерство Национальной Безопасности пытается убедить законодательные органы США в том, что 100% безопасность нельзя достичь посредством сканирования, потому как это вызовет серьезные перебои во всемирной торговле и непомерные затраты для потребителей США, что приведет их торговых партнеров в еще более затруднительное положение.

ВОПРОС РАВНОВЕСИЯ

Однако это показывает тонкую линию между тем, что я бы назвал повелительным и сотрудиическим подходами. Оба подхода были использованы и имели свое место в определенных условиях. Однако лучший результат может быть достигнут при их сочетании - например, основных требований необходимых для достижения должного уровня безопасности для пассажиров, с дополнительной программой для доверенных трейдеров. Более строгие меры безопасности возможны для тех, кто ожидает выгоды для частных партнеров (ускоренное прохождение Таможенного контроля, меньшие пошлины, меньшая передача информации и так далее); частные компании могут стать партнерами властей, если захотят.

Система управления риском является пока что единственным способом решения задач по безопасности, с которыми сталкиваются страны, индустрия и граждане, т.к. каждый имеет дело со своим риском и мерами по его снижению. Эта концепция начинает успешно работать путем стимулирования инвестиций высокого уровня необходимых для соответствия этим нормам. Если они присутствуют в необходимом объеме, компании проявляют желание стать «безопасными операторами», потому, что они планируют оптимизировать свои логистические цепочки посредством мер безопасности; они инвестируют, если могут использовать улучшенную визуальную доступность своих операций для продвижения имиджа компании по отношению к своим клиентам.

ЖИЗНЬ В МИРЕ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ

Существует также другой аспект нашей работы, который мы надеемся, не будет полностью забыт,

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

забыт, несмотря на то, что это субпродукт наших усилий. Достижение наилучшего уровня безопасности, либо, что лучше, достижение наилучшего компромисса между безопасностью и упрощением, не легкий труд, и еще трудней, когда эту цель преследуют нескоординировано. С точки зрения индустрии, гармонизированные правила очень важны, при возможности, в глобальном контексте. К счастью, Европейский Союз осознал эту необходимость и предпринял значительные усилия для внедрения гармонизированных правил в торговую безопасность (по меньшей мере на уровне Государств Членов ЕС), прежде всего при помощи правил программы «Уполномоченный Экономический Оператор» и нового режима безопасности воздушного транспорта (Регламент 300/2008). Режим авиа безопасности, в особенности, состоит не только из аспекта безопасности, но также закрепляет в себе гармонизирующий и оптимизирующий компонент. Кроме того, есть надежда, что процесс, ведущий к гармонизированной системе правил во всех Государствах Членах ЕС, создаст международное партнерство по безопасности, реализуемое согласно ряду двухсторонних соглашений по взаимному признанию, оптимизируя, таким образом, международные торговые протоколы.

В этом свете, Европейский режим является только первым шагом, следующий шаг – взаимное признание правил безопасности между программами «Уполномоченный Экономический Оператор» ЕС и «Таможенно-Торговое Товарищество Против Терроризма» США, находится на обсуждении, хотя и шатко, так как завершения ждали в конце прошлого года, но кажется, что процесс потихоньку движется. Совет ЕС принял позицию по взаимному признанию с Японией, другие программы пока на подходе, например, Китайская, Австралийская и Новозеландская. Работа, проделанная в прошлые годы Всемирной Таможенной Организацией, создала необходимые условия для такого прогресса.

Обоюдность, которой по-прежнему не хватает, является ключевым элементом для предоставления ощутимого стимулирования: простой факт того, что не нужно проходить досмотр дважды является бесценным преимуществом в торговле.

БЕЗОПАСНОСТЬ – ОБЩЕСТВЕННОЕ БЛАГО

С другой стороны, грузовые цепочки поставок пока каким-то образом уберегались от терроризма, позволяя властям понять, что логистическая индустрия может быть партнером в борьбе против терроризма, а не угрозой. Однако требования, предъявленные нашей индустрии должны быть эффективными и соразмерными и не должны представлять собой попытку переложить основную государственную ответственность на частный сектор.

Этот вопрос был очевиден при обсуждении финансирования авиационной безопасности на институциональном уровне. Мы твердо верим, что обеспечение всей возможной защиты от терроризма является обязанностью государств перед своими гражданами. Принимая во внимание вторичную выгоду от защиты промышленных объектов, логично, что часть затрат несет индустрия, но не в коем случае не всю, и даже не большую часть бремени по обеспечению более безопасной среды для нашего общества. Таким образом, КЛЕКАТ активно поддерживал Европейский Парламент в его точке зрения относительно предложения Комиссии, о том, что по меньшей мере затраты на более строгие меры должны понести Государства Члены.

Как объяснялось выше, мы составили список мер безопасности, с которыми компании должны, либо могут столкнуться в своем бизнесе. Сюда входит целая глава различных исследований по классификации преступлений и перебоям в цепочке поставок вызванным человеком. Анализ различных угроз, их решение посредством надлежащих мер, введение этих концепций в бизнес культуру и инвестиционные стратегии – это те вызовы, на которые еще никто не отвечал ранее. От бизнеса поступают сигналы того, что это интересное, но пугающе сложное задание, требующее навыков и знания, и мало выполнимое одним КЛЕКАТ. Группа заинтересованных сторон собралась под эгидой проекта седьмой рамочной программы под названием «LOGSEC» (логистическая безопасность). Проект был недавно начат и более подробная информация будет доступна на нашем сайте, либо во время следующей возможности встретиться, чему мы будем рады.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Безопасность цепочки поставок: Точка зрения судовладельцев

Тимоти Уотсон, Международная палата судоходства

Сначала, в результате событий 11 сентября 2001 г., в течение нескольких последних лет международные органы, ответственные за вопросы безопасности во всех сегментах цепочки поставок, уделяли значительно больше внимания безопасности. Такая смена центра внимания привела к повышению активности и появлению нескольких новых инициатив и требований безопасности с целью снижения угрозы поставок оружия массового поражения через международную цепочку поставок. В частности, морская безопасность в значительной степени гарантировалась такими международными инструментами, как Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС) Международной морской организации (ММО) и Рамочные стандарты безопасности торговли Всемирной таможенной организации (ВТАО).

Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС), вступивший в силу в июле 2004 г., обеспечивает всеобъемлющий комплекс мер по повышению безопасности судов и портов.



Порт Батуми, Грузия, май 2010 (ОБСЕ/Мэди Кнани)

В нем предписана ответственность правительств, судоходных компаний и операторов портов за обнаружение и предотвращение угроз безопасности в морском судоходстве, а также представлены концептуальные рамки для такого мониторинга и оценки рисков. Операторы судов уже успешно внедрили строгие требования Кодекса, которые, как часть Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), являются обязательными для ее 148 участников.

В дополнение к работе Международной морской организации на раннем этапе также были признаны уникальные компетенции Всемирной таможенной организации.

ВТАО разработала серию мероприятий в отношении безопасности интермодальной цепочки поставок, не последними из которых являются Рамочные стандарты безопасности торговли, обеспечивающие безопасность и способствующие торговле. Международная палата судоходства (МПС) активно участвовала в разработке Рамочных стандартов безопасности торговли, и продолжает участвовать в их поддержке через рабочую группу, которая отслеживает дополнения к Рамочным стандартам, и через консультационную группу частного сектора ВТАО, которая становится главным рупором отрасли для различных других инициатив ВТАО.

Несмотря на необходимость в часто значительных инвестициях, большая часть операторов судов уже успешно выполнила эти новые требования. Однако, отвечая на требования политиков, сохранение целостности груза при движении через более широкую цепочку поставок, явилось еще большей проблемой.

Несмотря на эти международные меры на международном уровне, судоходство продолжает сотрудничать с таможенными органами по всему миру, поскольку они разрабатывают еще более сложные правила безопасности цепочки поставок. Эта мозаика из комплексных инициатив, кодексов и правил представляет собой как проблемы, так и возможности для морского судоходства.

Электронный Журнал КТС

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ КОНТЕЙНЕРОВ И ЦЕПИ ПОСТАВОК

июль 2010

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

За последние пять лет в особенности линейное судоходство успешно приспособилось к требованиям подробного описания грузов для таможенных органов в стране назначения до загрузки на борт судна в порту вывоза. Требования, изначально введенные США, о предоставлении предварительной информации о грузе, позволяющей проверять груз с помощью техник управления рисками, теперь вводятся на аналогичных линиях в других странах, например, в Европе и Китае. Судоходная отрасль большей частью выразила свое согласие соответствовать этим требованиям, которые часто применяются к насыпным и генеральным грузам, а также грузам в контейнерах, несмотря на значительные расходы, необходимые для удовлетворения требований этой технологии. Целью судоходной отрасли являлось обеспечение того, чтобы, насколько возможно, все эти правила соответствовали принципам, принятым Всемирной таможенной организацией (ВТАО) как части ее Рамочных стандартов безопасности торговли, и следовали общепринятой тенденции к многоуровневому подходу в отношении безопасности цепочки поставок.

Однако задача поддержания мирового единообразия не была выполнена, поскольку политики постоянно передвигают цели в стороны, не всегда совместимые с принципами ВТАО. В частности, МПС выступает против исполнения закона США о 100% сканировании контейнеров с грузами, направляющимися в США, в иностранных портах. Эта односторонняя мера противоречит подходу, основанному на оценке риска, до этого времени применявшемуся ВТАО, и может подорвать другие имеющиеся программы безопасности цепочки поставок. Также, это скорее всего приведет к огромному росту затрат в секторе и в экономике в целом, не считается целесообразным и не принесет достоверной пользы безопасности. Последние признаки того, что исполнение закона будет отложено как минимум до 2014 г., были радостно восприняты многими заинтересованными сторонами, и есть надежда, что в результате последующих исследований Таможни США и других этот драконовский закон вскоре будет пересмотрен.

МПС также помогала ВТАО вносить изменения в ее стандарты в соответствии с дополнительными требованиями формы заявки безопасности импортера США, обычно называемыми «10+2». Эти правила полностью введены в январе 2010 г., а теперь обеспечивается их соблюдение. Это правило было в принципе принято перевозчиками (как предпочтительная альтернатива 100% сканированию), но остается озабоченность проблемой стоимости его осуществления. Диалог между ВТАО, Департаментом безопасности США и отраслью в отношении изменений к Рамочным стандартам безопасности торговли с целью учета нового правила продолжается.



Порт Стамбула, Турция, декабрь 2006 (ОБСЕ)

В дополнение к этому, ВТАО также ведется работа по дальнейшему развитию программ «Статус уполномоченного экономического оператора» (АЕО), созданные для предоставления преимуществ облегчения торговли тем компаниям, которые подтвердили свое соответствие определенным требованиям безопасности. Однако, чтобы понимание этих схем повысилось, остается необходимость в предоставлении больших преимуществ сертифицированным АЕО, а также во взаимном признании сертификатов АЕО между странами.

“государства – участники ОБСЕ, будут безотлагательно принимать меры по повышению контейнерной безопасности, руководствуясь наилучшей практикой, а также нормами и стандартами, согласованными на международном уровне” Решение Совета министров ОБСЕ № 9/04

Далее, что касается текущей работы в ВТАО и с отдельными странами, судоходная отрасль также участвовала в нескольких форумах по разработке мер безопасности на уровне судов. В частности, была проведена большая работа по разработке системы дальней идентификации и контроля местоположения судов (СДИ) и системы автоматической идентификации (САИ), обе разработанные Международной морской организацией ООН. Рассматриваемые вместе, эти меры можно считать неотъемлемой частью процесса обнаружения и отслеживания безопасности цепочки поставок.

Другая зона безопасности цепочки поставок, вызывающая большую озабоченность всей судоходной отрасли – это пиратство на побережье Сомали и в Индийском океане. На самом деле, судоходство испытывает растущее разочарование вследствие неспособности международного сообщества разрешить этот кризис, в котором с начала 2008 г. 1800 мореплавателей были взяты в заложники, а их суда захвачены с целью получения выкупа. И это несмотря на значительные меры, предпринятые операторами судов для защиты своих экипажей, включая соблюдение «Оптимальных методов управления», разработанных МПС и другими отраслевыми ассоциациями, в сотрудничестве с ВМС, а также реализацию планов безопасности судов в соответствии с кодексом ОСПС.

Необходимость в продолжении усиления безопасности глобальной цепочки поставок остается критически важным вопросом для судоходства, международной отрасли в центре мировой торговли. Тем не менее, остается очевидная необходимость сравнения преимуществ какой-либо предлагаемой меры с ее потенциальным влиянием на непрерывное течение всемирной торговли. В конечном итоге, многоуровневый процесс управления рисками, позволяющий осуществлять непрерывное течение законной торговли, является лучшим способом движения вперед, и самое главное, чтобы все стороны в цепочке поставок сотрудничали и делились информацией, чтобы обеспечить равновесие между требованиями безопасности и содействием торговле. Судоходная отрасль, которая без устали работала над созданием Рамочных стандартов безопасности торговли, внедрением Кодекса ОСПС и вовлечением иностранных таможенных органов, показала, что она может сыграть свою роль.

Международная палата судоходства (МПС) – главная международная торговая ассоциация операторов торговых судов, представляющая международную судоходную индустрию в Международной морской организации и других межправительственных форумах, оказывающих влияние на эту отрасль. Членами МПС являются государственные ассоциации судовладельцев из 31 стран, представляющие все сектора и отрасли, а также около 75% всего мирового торгового флота.