



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/2005/3  
24 January 2005

RUSSIAN  
Original: ENGLISH AND  
RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом

(Сто девятая сессия, 31 января - 4 февраля 2005 года,  
пункт 4 повестки дня)

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ  
ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН С РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ\*

Рекомендации МСАТ по безопасности

Представлены Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

На своем 108 заседании рабочая группа WP.30 высказала заинтересованность в получении информации относительно рекомендаций по безопасности, разработанных МСАТ для сферы автоперевозок. Настоящий документ представляет собой обобщение положений, изложенных в **“Руководстве МСАТ по безопасности на автотранспорте: Рекомендации для менеджеров, водителей, грузоотправителей, операторов, осуществляющих перевозки опасных грузов. Сотрудничество с таможенными органами”**.

---

\* Настоящий документ представлен Отделом транспорта по истечении предельного срока, отведенного для представления официальной документации по причине ограничений на ресурсы.

## **ВВЕДЕНИЕ**

В соответствии с решением, принятым руководящими органами МСАТ в апреле 2004 года, была создана Рабочая группа по безопасности с целью детальной проработки рекомендаций по обеспечению безопасности на автотранспорте.

Разработка рекомендаций велась в тесном взаимодействии с Всемирной таможенной организацией (ВТО) с намерением учесть все существующие национальные программы по сотрудничеству в таких направлениях, как борьба с незаконным оборотом наркотиков, нелегальной иммиграцией, нарушениями таможенного законодательства и правил транспортировки грузов, и распространить данные программы на решение более широких проблем, связанных с обеспечением безопасности всей цепочки международных авто перевозок.

Рекомендации МСАТ по обеспечению безопасности следует рассматривать и использовать совместно с другими документами МСАТ по безопасности, такими как совместная директива МСАТ-ЕКМТ (Международного союза автомобильного транспорта и Европейской конференции министров транспорта) по охраняемым автостоянкам в Европе, руководящие документы контрольных и исполнительных органов, маршрутные карты, используемые в системе TIR (международных дорожных перевозок) и т.д., с большей частью которых можно ознакомиться, посетив вэб-сайт МСАТ.

Хотя рекомендации МСАТ разработаны главным образом в ответ на террористическую угрозу, они представляют собой собрание правил, направленных на обеспечение как антитеррористической, так и традиционной безопасности (хищение грузов при перевозке, нападение на водителей автотранспорта и т.д.).

## **ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ РЕКОМЕНДАЦИЙ**

- Способствовать развитию взаимодействия между таможенными органами, операторами и их профессиональными ассоциациями.
- Вовлекать операторов в активную работу по повышению безопасности грузов в той части цепочки доставки грузов, которую они контролируют.
- Способствовать деятельности таможенных органов, направленной на создание для операторов благоприятных условий для ведения законных операций в предельно широких масштабах и при надлежащем контроле.
- Свести к минимуму нелегальный доступ к коммерческой деятельности, транспортным активам, системам и процедурам и их использование в преступных целях.

- Повышать возможности таможи по выявлению и предотвращению конкретных попыток совершения таможенных нарушений при поставках груза.
- Оказывать содействие таможенным органам в выявлении преступных замыслов или попыток нарушения таможенного законодательства и в проведении самостоятельных расследований.
- Способствовать тому, чтобы при поступлении обоснованных запросов со стороны таможенных органов операторы в соответствии с действующими законами и правилами предоставляли им доступ к коммерческой информации по конкретным поставкам, которая необходима для проведения расследования и пресечения нарушений. Доступ к подобной информации мог бы, помимо прочего, способствовать выявлению лиц, непосредственно ответственных за таможенные нарушения, и принятию надлежащих мер против них по фактам уклонения от уплаты налогов и пошлин.
- Оказывать содействие таможенным, правоохранительным органам и обществу в целом в их борьбе с подобными преступными элементами.

## **ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ**

Реализация данных рекомендаций базируется на следующих основных принципах, перечень которых может быть расширен:

- Нельзя оставлять без внимания проблемы улучшения условий осуществления перевозок и торговли, даже если соображения безопасности ставятся во главу угла. Исключительно важно добиться *оптимального баланса* между безопасностью и упрощением формальностей и процедур, особенно при пересечении границы.
- Все стороны, как коммерческие, так и государственные, могут внести вклад в повышение безопасности перевозки грузов.
- Безопасность является одним из наиболее важных корпоративных приоритетов для всех, кто занимается международными перевозками.
- Защита как законной, так и легальной торговли, а также законопослушных операторов должна быть основополагающим принципом.
- Необходимо установить связь с внутренними и внешними заинтересованными сторонами, а если она уже установлена, то поддерживать ее и непрерывно совершенствовать.
- Все стороны, вовлеченные в цепочку доставки грузов, должны отвечать соответствующим требованиям законодательства, включая требования, вытекающие из международных договоров и соглашений.
- Все стороны должны поддерживать максимально возможные уровни интеграции.

- Там где это необходимо, следует вводить четкую систему распределения между руководством и сотрудниками функций и обязанностей по соблюдению принципов, базирующихся на рекомендациях по обеспечению безопасности.
- Для достижения надлежащего уровня безопасности должны быть задействованы все необходимые и достаточные средства, включая предоставление информации и организацию обучения.
- Применение рекомендаций, осуществляемое и документируемое надлежащим образом, должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств оператора.
- Государственные структуры должны прилагать максимум усилий для обеспечения адекватной поддержки (в форме обучения, консультаций, проверки и т.д.) малых и средних предприятий (МСП) с тем, чтобы они могли отвечать требованиям безопасности.

## **СУТЬ ПРОБЛЕМЫ**

Акты, проводимые террористами в самых различных точках мира, привлекают в последнее время повышенное внимание к международному терроризму и к вероятности использования в террористических целях средств, используемых при международных перевозках людей и грузов.

Преступники используют законную торговлю для прикрытия таких своих противоправных действий, как нелегальная иммиграция, торговля наркотиками, отмывание денег, нарушение таможенного законодательства и правил транспортировки грузов, перевозка контрафактных товаров и прочих правонарушений, угрожающих благосостоянию как отдельных государств, так и всего международного сообщества.

Управление безопасностью является неотъемлемой частью общей системы управления любой организации. Структура, обязанности, методы, процедуры, мероприятия, практические меры и ресурсы для реализации принципов политики обеспечения безопасности, ее задач и целей должны координироваться с усилиями, предпринимаемыми в других областях (например, в сферах производства и финансов, охраны труда, техники безопасности и защиты окружающей среды).

Настоящий документ содержит рекомендации по организации взаимодействия между таможенными органами, операторами и их профессиональными ассоциациями с целью повышения уровня безопасности цепочки доставки грузов и содействия созданию благоприятных условий для торговли и грузоперевозок, в рамках которых операторы, будучи составной частью цепочки доставки грузов, могут использовать эти рекомендации, возможно, в сочетании с другими системами управления:

- для демонстрации своей заинтересованности в безопасности автотранспорта, который является составной частью цепочки доставки грузов;
- для разработки, внедрения или улучшения своей системы управления безопасностью, являющейся рекомендованным средством внутреннего управления;
- для обеспечения безопасного применения упрощенных, усовершенствованных таможенных процедур.

Рекомендации содержат основные принципы, цели и действия по их достижению, имеющие отношение ко всем аспектам, оказывающим влияние на автотранспорт. Для краткости, в дальнейшем будут рассмотрены только действия, необходимые для достижения поставленных целей.

## **КОНСУЛЬТАЦИИ, СОТРУДНИЧЕСТВО И ОРГАНИЗАЦИЯ СВЯЗИ**

### **Основные положения:**

1. Таможенные органы как на национальном, так и на местном уровне должны содействовать регулярному обмену информацией и проведению консультаций (в соответствии с положениями главы 1, раздела 1.3 и главы 6, раздела 6.8 новой редакции Киотской конвенции) со всеми сторонами, задействованными в международной цепочке поставок, для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования к безопасности оборудования и грузов. Таможенные органы, имеющие договоренности о проведении консультаций, должны быть готовы к сотрудничеству и предоставлению рекомендаций другим таможенным органам по разработке аналогичных договоренностей.
2. Автотранспортные организации и по возможности профессиональные автотранспортные ассоциации, должны предоставить собственные выделенные и легко доступные телефонные номера или корпоративную контактную информацию, с помощью которой можно было бы быстро найти необходимые контакты на местном уровне, для обращения по всем вопросам правоприменительной практики на таможене (учет грузов, отслеживание грузов, информация о сотруднике и т.д.). Аналогичным образом таможенные органы должны предоставить автотранспортным организациям или их агентам, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, номера телефонов, по которым можно обратиться к высшим таможенным должностным лицам в случае непредвиденной ситуации.

3. Автотранспортные организации индивидуально или через свою отраслевую ассоциацию должны поощрять открытый и постоянный двухсторонний обмен информацией с таможенными органами.
4. Таможенные органы должны установить в ходе консультаций с автотранспортными организациями или с их агентами, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, процедуры, которым необходимо следовать в случае запросов или предполагаемых таможенных нарушений. Лица, которым предъявляется иск со стороны таможенных органов, должны немедленно выявляться, и с них должны взиматься невыплаченные налоги и пошлины. Кроме того, к лицам, несущим непосредственную ответственность за таможенные нарушения, должны применяться надлежащие юридические меры.
5. Автотранспортные организации должны уведомить соответствующие таможенные органы о любой необычной или подозрительной грузовой документации или о нетипичных запросах информации о поставках. В этом случае они не будут подвергаться штрафам или взысканиям.
6. Таможенные органы должны привлекать автотранспортные организации и их профессиональные ассоциации к разработке стратегии управления рисками.
7. Автотранспортные организации должны предоставить своевременное уведомление таможене и, если возможно, другим официальным заинтересованным сторонам (таким как полиция, налоговые органы, компании, отвечающие за безопасность, или иные соответствующие органы/организации) в случае обнаружения подозрительных упаковок или неучтенного груза. Подозрительным контрабандным упаковкам следует обеспечить надлежащую безопасность.
8. Таможенные органы должны обеспечить обратную связь по результатам работы автотранспортной организации при рассмотрении вопросов обеспечения безопасности, относящихся к международной цепочке поставок. Специфические потребности малых и средних предприятий (МСП) также должны учитываться и рассматриваться.

## **ОБУЧЕНИЕ, ПОДГОТОВКА И ОСВЕДОМЛЕННОСТЬ**

### **Основные положения:**

1. Таможенные органы должны по запросу предоставить автотранспортным организациям, включая малые и средние предприятия, информацию и советы специалистов относительно обеспечения их безопасности, а также безопасности

персонала, работающего с грузом и документацией. Таможенные органы должны помочь сотрудникам автотранспортных организаций научиться распознавать риски и сообщать об обстоятельствах, вызывающие подозрение (например, о таких показателях риска, как расхождение данных о весе, исчезновение груза, несоответствие платежей, особенности упаковки, маршрут, нетипичная и противоречивая документация).

2. Таможенные органы должны предоставлять автотранспортным организациям консультации и учебного материала для отдельных компаний с целью оказания им помощи:

- а) в оценке их уязвимости, которая может быть использована в преступных целях;
- б) разработки конкретных планов по снижению уровня уязвимости; и
- в) внедрения таких планов.

3. Автотранспортные организации с учетом существующей опасности вовлечения своих сотрудников в преступную деятельность и в совершение таможенных нарушений должны предпринять усилия по их обучению с привлечением таможенных органов и, когда это возможно, их профессиональных и – в рамках системы TIR – предоставляющих гарантии ассоциаций. Внутренние санкции в отношении сотрудников, замешанных в преступлениях и нарушениях, как правило, относятся к строгим мерам, которые в любой стране мира налагаются решениями соответствующих органов.

4. В соответствии с запросом автотранспортные организации должны по возможности содействовать ознакомлению таможенных органов с внутренними информационными системами и с системой обучения методам контроля производственных помещений и коммерческих операций компании.

5. В целях обеспечения безопасности, обработки груза и работы персонала, занятого в цепочке поставок, учебные материалы и рекомендации специалистов относительно выявления потенциально подозрительного груза должны находиться в открытом доступе.

6. Персонал, занятый обработкой груза, грузовой документацией или обеспечением безопасности, должен быть осведомлен о признаках, указывающих на то, что другие сотрудники могут быть вовлечены в преступную деятельность или подвергаться принуждению со стороны преступников.

7. Должностным лицам таможенных органов следует обращаться за консультацией к автотранспортным организациям и/или их профессиональным ассоциациям относительно стандартных процедур оформления транспортной и грузовой документации.

8. Поощряется содействие инициативам автотранспортной отрасли со стороны таможи и прочих заинтересованных органов. К таким инициативам относятся разработка и внедрение рекомендаций, наиболее эффективных методов, подготовка учебных схем, материалов и т.п., нацеленных на повышение осведомленности сотрудников автотранспортных организаций о рисках и существующей опасности использования товаров или транспортных средств в террористических целях, а также на оказание помощи организациям в принятии адекватных превентивных мер для минимизации этих рисков и угроз.

## **ИНФОРМАЦИЯ – ОБМЕН, ДОСТУП И КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТЬ**

### **Основные положения:**

1. У автотранспортной организации должен быть документ по обеспечению безопасности информации, соответствующий степени связанного с ней риска, а также особенностям и характеру деятельности компании и ее размеру.

2. Необходим надлежащий физический контроль в компьютерных зонах.

3. Контроль доступа к системам данных предполагает высокий уровень ответственности сотрудников и соответствующий уровень информационной безопасности. Сотрудники должны пройти подготовку в области компьютерных технологий и систем обеспечения безопасности данных.

4. Компьютерные системы должны предусматривать резервное копирование данных и контроль использования пользователями информационных систем.

5. Документы должны быть полными, понятными, точными и должны предоставляться своевременно.

6. Автотранспортные организации и таможенные органы должны соблюдать конфиденциальность коммерческой и «закрытой» информации, включая информацию о процедурах по обеспечению безопасности автотранспортных предприятий.

7. Таможенные органы должны отдавать предпочтение методам контроля, основанным на принципе «одного окна» или «оформления в одной точке».

8. Полное и своевременное внедрение системы обмена электронными данными необходимо для всех партнеров, принимающих участие в таможенных процедурах, в частности, для подтверждения завершения таможенного оформления, например, путем применения модуля SafeTIR в рамках системы TIR.

9. Для принятия превентивных мер таможенные органы должны сообщать торговым и транспортным предприятиям о и новых типах мошенничества и преступной деятельности.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ГРУЗА**

### **Основные положения:**

1. В случае если автотранспортная организация имеет дело с товарами/пунктами назначения, требующими особых мер безопасности, она должна установить четкие правила и проинструктировать водителей в отношении наиболее безопасных способов получения груза, его транспортировки и доставки. Такие правила и инструкции могут включать проверку целостности погрузочных устройств, проверку пломб и номеров пломб, проверку документации, а также прочие доступные способы контроля. В случае обнаружения несоответствий необходимо указать на них в документах, относящихся к грузу.

2. Автотранспортная организация или ее агенты должны проверить безопасность груза и эффективность использования процедур контроля для предотвращения доступа к грузу лиц, не имеющих на это права, а также ошибочных действий персонала, уполномоченного заниматься обработкой грузов.

3. Таможенные органы должны указывать в представленной им грузовой декларации номер пломбы или иной идентификатор проверки погрузочных устройств/контейнеров.

4. Автотранспортная организация должна проверить пустые погрузочные устройства /контейнеры, полученные на хранение (или под погрузку) для того, чтобы удостовериться в отсутствии изменений в их конструкции.

5. Если только не проводится засекреченная операция, таможенные органы должны удостовериться, что представитель организации, контролирующей груз, присутствует при досмотре груза или его изъятии для проверки. Однако в случае предъявления претензий сторона, ответственная за безопасность груза, должна быть обязательно извещена о такой проверке сразу же после ее проведения.

6. Если автотранспортная организация по какой-либо причине не может присутствовать при погрузке или разгрузке или не может проверить загруженные товары, этот факт должен быть четко указан в соответствующем таможенном и/или транспортном документе.

7. При получении или разгрузке товаров автотранспортная организация или ее агенты должны уведомить таможенные органы об обнаружении признаков нарушения целостности груза.

8. Таможенные органы должны стараться удовлетворить специфические потребности малых и средних предприятий, в частности путем предоставления им соответствующих консультаций и сведений, специального обучения т.д.

9. Необходимо обеспечить безопасность контрабандного товара, обнаруженного автотранспортной организацией или ее агентами. Такой товар должен подвергаться минимальной обработке и, если он связан с террористической или преступной деятельностью, в соответствии с действующими правилами о нем следует немедленно сообщить. (Действия автотранспортной организации и совместные с ней действия, надлежащим образом документированные, должны учитываться при рассмотрении ответственности автотранспортной организации).

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

### **Основные положения:**

1. Автотранспортная организация должна стремиться установить на своих машинах оборудование по обеспечению безопасности, регулярно его проверять и инструктировать водителей о правилах его использования.

2. Таможенные органы должны обращать особое внимание на аспекты безопасности при проведении досмотра транспортных средств и контейнеров с целью установления их пригодности для международных перевозок под таможенными пломбами.

3. Автотранспортная организация или ее агенты должны установить режим обеспечения безопасности и контроля, исключающий возможность доступа неуполномоченных лиц к их транспортному средству.
4. Автотранспортная организация должна обеспечить защиту внутренних/внешних отсеков машины и ее панелей.
5. Автотранспортная организация должна установить минимально необходимый режим обеспечения безопасности и контроля для того, чтобы обезопасить и сделать эффективной работу перевозчика и предоставить доступ к автотранспортным средствам.
6. Автотранспортная организация должна определить возможные места сокрытия нелегальных или запрещенных товаров на автотранспортных средствах и удостовериться в том, что эти места регулярно проверяются.
7. Автотранспортная организация должны располагать средствами связи для передачи информации об обнаружении случайных лиц, незаявленных материалов или признаков нанесения повреждений перевозочному или автотранспортному средству.
8. Таможенные органы должны стремиться к учету специфических потребностей малых и средних предприятий, предоставлять им необходимые консультации, информацию, учебные программы и т.д. по вопросам обеспечения безопасности транспортного средства.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ**

### **Основные положения:**

1. Автотранспортная организация должна, по мере возможности:
  - а) открывать доступ на предприятия организации исключительно ее уполномоченным лицам, принадлежащим ей автотранспортным средствам и товарам и обеспечить сохранность товаров, находящихся на ее территории;
  - б) следить за надежностью ограждений, установленных по периферии и периметру предприятия;
  - в) ограничить доступ к зонам хранения документов или грузов;
  - г) установить порядок, исключающий возможность доступа неуполномоченных или неизвестных лиц;

- д) там, где это необходимо, поддерживать работу электронных систем безопасности, включая системы сигнализации в случае кражи, системы контроля доступа, кабельное телевидение (CCTV);
- е) четко определить территории, доступ к которым ограничен;
- ж) контролировать и учитывать въезд на территорию предприятия частных автотранспортных средств;
- з) ограничить стоянку автотранспортных средств (за исключением транспортных средств, перевозящих грузы для предприятия) выделенными зонами, действительно изолированными от мест активных погрузочно-разгрузочных работ; стоянка автотранспорта сотрудников должна быть отделена от стоянки автотранспорта посетителей;
- и) если это практически осуществимо, выдавать водителям всех автотранспортных средств одноразовый пропуск, предоставляющий доступ в определенные помещения и возможность ограниченной по времени парковки в специально отведенных и контролируемых зонах; на пропуске должна быть указана дата и номерной знак автомобиля, который по запросу может предоставляться таможене;
- к) разрешать только уполномоченному персоналу и водителям автотранспортных средств, представившим соответствующие документы, находиться в зонах погрузки и рядом с оборудованием;
- л) по запросу предоставлять таможене доступ к системам контроля безопасности;
- м) в соответствии с национальным законодательством по запросу предоставлять информацию таможенным органам в отношении любых субподрядчиков, работающих на предприятии, и любой компании, оказывающей вспомогательные услуги.

2. Таможенные органы должны:

- а) контролировать и поощрять высокие стандарты обеспечения безопасности в помещениях автотранспортной организации и на утвержденных пунктах таможенной очистки;
- б) предоставлять консультации автотранспортным организациям по повышению стандартов безопасности на их предприятиях;
- в) организовывать передачу информации о подозрительных грузах или лицах, сводя к минимуму задержку легальных грузов и вмешательство в их транспортировку;

- г) сообщать автотранспортным организациям и профессиональным автотранспортным ассоциациям о новейшем опыте таможенных органов в отношении пломб, прочих защитных устройств и иных мер безопасности;
- д) учитывать специфические потребности малых и средних предприятий, в том числе путем предоставления им необходимых консультаций, информации, обучения и т.д.;
- е) рассмотреть возможность получения перечня данных об автотранспортных средствах, лицах, которым разрешен регулярный доступ на предприятие, с помощью автоматических средств, создающих минимальные неудобства для клиентов.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРСОНАЛА**

### **Основные положения:**

1. Автотранспортная организация должна уделять особое внимание вопросам безопасности при приеме на работу персонала, в том числе путем включения обязанностей по обеспечению безопасности в трудовые договоры и в должностные инструкции. Если это разрешено национальным законодательством, должны быть приняты все разумные меры предосторожности при приеме на работу нового сотрудника, должна быть произведена проверка его личности и рекомендаций, а также того, не осуждался ли он ранее за нарушения, связанные с безопасностью, или за таможенные нарушения и нет ли данных об использовании им наркотиков.
2. Автотранспортная организация должна обеспечить всех сотрудников соответствующей информацией и учебными материалами по вопросам обеспечения безопасности.
3. Соответствующий персонал автотранспортной организации должен быть подготовлен/проинформирован в отношении распознавания признаков оказания на сотрудника давления со стороны преступных элементов и должен знать, какие действия следует предпринять в случае возникновения таких подозрений.
4. Автотранспортная организация и таможенные органы должны при необходимости и в соответствии с местным законодательством проводить периодические проверки анкетных данных сотрудников, занимающих должности, напрямую связанные с вопросами обеспечения безопасности, и отмечать необычные изменения в социальном и экономическом положении сотрудника.

5. Автотранспортная организация и таможенные органы должны удостовериться в честности своих сотрудников и установить порядок, позволяющий провести эффективное расследование в случае возникновения подозрений о фактах обмана.

6. Автотранспортная организация должна способствовать повышению уровня осведомленности своих сотрудников в вопросах обеспечения безопасности.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ТОРГОВОГО ПАРТНЕРА**

### **Основные положения:**

1. При заключении контрактов с торговыми партнерами/поставщиками/подрядчиками в рамках международной цепочки поставок автотранспортная организация должна повысить осведомленность партнеров в вопросах безопасности и ввести в эти контракты при условии согласия сторон положения об обеспечении безопасности.

2. Такие положения в контрактах должны способствовать тому, чтобы торговые партнеры/поставщики/подрядчики оценили и повысили, если требуется, уровень безопасности своей цепочки поставок.

3. Автотранспортная организация должна по мере возможности избегать устных или письменных транспортных контрактов, предусматривающих оплату наличными средствами.

4. По запросу торговых и автотранспортных организаций таможенные и прочие органы должны предоставить информацию в отношении надежности их коммерческих партнеров, если это допускается действующим законодательством.

5. До заключения контракта автотранспортная организация должна проверить коммерческую информацию своих клиентов.

6. Автотранспортная организация должна действовать с исключительной осторожностью в случае, если

- а) клиенты предлагают денежные вознаграждения за транспортировку товаров, существенно превышающие рыночные ставки;
- б) клиенты предлагают транспортировку товаров, дата продажи или срок хранения которых истек;

- в) клиенты предлагают транспортировку товаров низкой стоимости, что делает коммерческую операцию невыгодной;
- г) имеются нелогичные указания в отношении маршрута, предполагающие отклонение от прямого следования к пункту доставки;
- д) поступают общие или целевые запросы на транспортировку ценных грузов от компании, которая обычно не занимается такой деятельностью.

## **УПРАВЛЕНИЕ КРИЗИСНОЙ СИТУАЦИЕЙ И ДЕЙСТВИЯ В ЭКСТРЕМАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ**

### **Основные положения:**

1. Автотранспортная организация должна разработать и документировать совместно с соответствующими государственными органами план действий в экстренной ситуации и восстановительные процедуры в случае нарушения безопасности.
2. Планы действий в экстренной ситуации должны включать периодическую подготовку сотрудников и тестирование плана мероприятий.
3. Таможенные органы должны стремиться к оказанию содействия организациям, которые обращаются за помощью при разработке стандартных планов обеспечения безопасности или иных аналогичных средств, связанных с безопасностью. Кроме того, следование рекомендациям, их правильное применение и документирование должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств автотранспортной организации.

## **ОЦЕНКА, АНАЛИЗ И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

### **Основные положения:**

1. Автотранспортная организация должна оценить риски нарушения безопасности своих операций и принять надлежащие меры для снижения этих рисков.
2. Автотранспортная организация должна проводить регулярную самооценку используемой системы управления безопасностью.

3. Автотранспортная организация должна документировать процедуру самооценки и назначить ответственные стороны. При необходимости, таможенные органы должны предоставить рекомендации по проведению самооценки для обеспечения целостности системы.

4. Автотранспортная организация должна постоянно отслеживать и при необходимости оценивать уровень внедрения и эффективность своей системы управления безопасностью. Если запланированные результаты не достигнуты, должны быть определены возможные корректирующие воздействия и разработан план работы по совершенствованию системы управления безопасностью.

5. Высшее руководство должно проверять систему управления безопасностью в целях поддержания ее эффективности с запланированной периодичностью. Необходимо регистрировать и хранить результаты проверок системы управления безопасностью.

6. В ходе проверки системы управления безопасностью следует дать оценку полученных сведений, поддерживать обратную связь с ответственными сторонами, разработать рекомендации по возможным усовершенствованиям, которые могли бы быть включены в план последующих действий по обеспечению постоянной эффективности системы.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Рекомендации МСАТ по обеспечению безопасности следует рассматривать не только как чисто технический инструмент, предназначенный для повышения уровня осведомленности операторов в вопросах безопасности и для оказания им необходимой помощи при принятии соответствующих практически реализуемых и достаточных превентивных мер по снижению риска хищения товаров или транспортных средств для использования в террористических целях, но и как политический инструмент, который должен продемонстрировать общественности, политическим деятелям и партнерам как в государственном, так и в частном секторе готовность автотранспортной отрасли решать проблемы безопасности и обоснованность предпринимаемых ею действий. Кроме того, настоящий документ доказывает наличие у автотранспортной отрасли достаточного потенциала для дальнейшего развития и улучшения ее возможностей упреждать и противодействовать как традиционным угрозам, так и угрозам террористического характера.

В ближайшее время МСАТ собирается опубликовать и предоставить всем заинтересованным сторонам разработанные рекомендации по обеспечению безопасности, подготовленные на английском, французском, немецком и русском языках.

---