



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальная сессия

Женева, 10–12 июля 2013 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Предложение по глобальному многостороннему
соглашению о международных регулярных
перевозках пассажиров междугородными
и городскими автобусами ("ОмниБУС")**

Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения

Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров

Представлено Швейцарией

Преамбула

В настоящем документе содержится текст "Предложения по глобальному многостороннему соглашению о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными и городскими автобусами ("ОмниБУС")", представленного правительством Швейцарии секретариату ЕЭК в письме от 21 декабря 2012 года. В соответствии с решением, принятым на 107-й сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1), секретариат направил этот текст для перевода на официальные языки ЕЭК ООН, распространил переведенный текст и запланировал проведение трехдневной сессии для завершения работы над предлагаемым соглашением (10–12 июля 2013 года в Женеве).

Проект

Многостороннее соглашение о международных регулярных перевозках пассажиров междугородными автобусами и городскими автобусами ("ОмниБУС") и административных процедурах применительно к выдаче разрешений и других соответствующих административных документов

Договаривающиеся стороны,

[...]

признавая

существенный вклад:

Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) от 30 апреля 2004 года в дело упрощения и унификации правил и процедур автомобильных перевозок;

Генерального соглашения о торговле услугами, подписанного в Марракеше 15 апреля 1994 года, в дело согласования правил торговли услугами;

желательность упорядоченного развития и облегчения международных регулярных перевозок пассажиров и их багажа междугородными автобусами и городскими автобусами;

важность повышения уровня безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды;

важность обеспечения защиты интересов пассажиров в рамках международных автомобильных перевозок;

необходимость стандартизации административных процедур, касающихся выдачи разрешений на осуществление международных регулярных перевозок пассажиров междугородными автобусами и городскими автобусами, а также соответствующих административных документов;

[...]

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

Определения и область применения

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения применяются следующие определения:

1. "городские автобусы и междугородные автобусы дальнего следования" (далее именуемые также "транспортные средства") означают автомобили – с прицепом для перевозки багажа пассажиров или без него, – предназначенные в силу своей конструкции и оборудования для перевозки более девяти человек, включая водителя, и выделенные под использование с этой целью;
2. "разрешение" означает документ, дающий право использовать городской автобус или междугородный автобус на территории Договаривающихся сторон в рамках международных регулярных автомобильных перевозок пассажиров;
3. "предприятие" означает любое физическое или юридическое лицо, которое участвует в перевозке пассажиров в соответствии с действующими национальными законами и предписаниями;
4. "перевозчик" ("оператор", "субподрядчик") означает предприятие, зарегистрированное на территории Договаривающейся стороны, которому разрешено осуществлять международные автомобильные пассажирские перевозки и которое отвечает действующим национальным законам и предписаниям о допуске к профессии оператора автомобильных пассажирских перевозок;
5. "пассажир" означает любое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного им самим или от его имени, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;
6. "билет" означает документ, выданный перевозчиком или от его имени, который подтверждает право пассажира на перевозку и служит доказательством заключения договора перевозки между пассажиром и перевозчиком;
7. "автомобильная перевозка пассажиров" означает предлагаемую услугам населения или определенных категорий пользователей перевозку городскими автобусами или междугородными автобусами, осуществляемую за вознаграждение, выплачиваемое перевезенным лицом либо организатором перевозки;
8. "регулярные рейсы" означают рейсы, которые обеспечивают перевозку пассажиров и их багажа с заданной частотностью по конкретно указанным маршрутам, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться посадка или высадка пассажиров. К регулярным рейсам предъявляется требование в отношении соблюдения заранее определенного расписания.

Регулярные рейсы доступны для всех при условии, в соответствующих случаях, обязательного бронирования мест.

Никакое изменение эксплуатационных условий не должно сказываться на регулярном характере рейса.

Наличие промежуточных остановок для отдыха и оправки в транзитных странах, а также в странах отправления и назначения не изменяет характера рейса. Во время промежуточных остановок для отдыха и оправки ни посадки, ни высадки пассажиров не производится;

9. "специальные регулярные рейсы" означают рейсы, независимо от их организатора, которые обеспечивают перевозку отдельных категорий пассажиров и их багажа, исключая всех других пассажиров, когда такие рейсы осуществляются на условиях, указанных для регулярных рейсов.

Специальные регулярные рейсы включают:

- a) доставку рабочих от дома к месту их работы и обратно;
- b) доставку школьников и студентов к учебному заведению и обратно.

То обстоятельство, что специальные регулярные рейсы могут видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на их классификацию как регулярных рейсов;

10. "нерегулярные рейсы" означают рейсы, не подпадающие под определение регулярных рейсов либо специальных регулярных рейсов, и отличительной особенностью которых является прежде всего то обстоятельство, что они обеспечивают перевозку пассажиров, организованных в группы по инициативе клиента или самого перевозчика;

11. "перевозки за собственный счет" означают перевозки, осуществляемые предприятием без извлечения прибыли или в некоммерческих целях при условии, что:

a) транспортная деятельность является лишь вспомогательным видом деятельности этого предприятия;

b) используемые транспортные средства являются собственностью этого предприятия либо были куплены им в рассрочку, были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору аренды или лизинга и управляются одним из сотрудников предприятия, самим предприятием (если под ним понимается физическое лицо) либо работником, нанятым предприятием или предоставленным в его распоряжение на договорной основе;

12. "международная перевозка" означает поездку на транспортном средстве из пункта отправления, находящегося на территории одной Договаривающейся стороны, в пункт назначения, находящийся на территории другой Договаривающейся стороны или в стране, не являющейся Договаривающейся стороной, либо наоборот, а также порожний рейс указанного транспортного средства в связи с упомянутой выше поездкой;

13. автомобильная пассажирская перевозка называется "транзитной" в отношении определенной страны, если она производится через территорию этой страны и является частью перевозки, пункты отправления и назначения которой находятся в другой стране;

14. "национальные автомобильные пассажирские перевозки, осуществляемые перевозчиками-нерезидентами" ("каботаж") означают посадку и высадку пассажиров в одной и той же Договаривающейся стороне в ходе регулярного международного рейса, выполняемого с соблюдением положений настоящего Соглашения, при условии, что это не является основной целью совершаемого рейса;

15. "принимающая Договаривающаяся сторона" означает Договаривающуюся сторону, в которой действует перевозчик, в отличие от Договаривающейся стороны, в которой учрежден перевозчик;
16. "маятниковые перевозки" означают любые перевозки пассажиров с территории одной Договаривающейся стороны в другую Договаривающуюся сторону или в страну, не являющуюся Договаривающейся стороной, и обратно на транспортном средстве, не зарегистрированном на территории одной из этих стран, причем вне зависимости от того, следует ли это транспортное средство в ходе одной и той же поездки, совершаемой по обычному маршруту, через страну, в которой оно зарегистрировано;
17. "Договаривающиеся стороны" означают те государства, которые изъявили согласие быть связанными настоящим Соглашением и для которых настоящее Соглашение вступило в силу и действует;
18. "компетентные органы" означают соответствующие органы, на которые Договаривающимися сторонами возложено выполнение задач настоящего Соглашения;
19. "санкционирующий орган" означает компетентный орган Договаривающейся стороны, на территории которой учрежден перевозчик и находится пункт отправления, которому подается заявка на получение разрешения и который выдает такое разрешение. Под местом отправления понимается "один из конечных пунктов перевозки";
20. "терминал городских и междугородных автобусов" означает специальный объект инфраструктуры, где производится посадка или высадка пассажиров в ходе международного регулярного рейса, выполняемого с соблюдением положений настоящего Соглашения, и имеются такие удобства, как зал ожидания, билетная касса, туалеты и т.д.;
21. "Административный комитет" означает Комитет, учрежденный для целей настоящего Соглашения, о котором говорится в статье [22] и приложении [VI].

Статья 2

Область применения

1. Настоящее Соглашение применяется:
- а) к международным перевозкам пассажиров междугородными и городскими автобусами, совершающими регулярные рейсы:
- осуществляемые между территориями двух Договаривающихся сторон и – если в ходе указанных перевозок возникает такая необходимость – транзитом через территорию другой Договаривающейся стороны; и
 - выполняемые на условиях аренды или на возмездной основе транспортными предприятиями, учрежденными в Договаривающейся стороне в соответствии с ее законами; и
 - с использованием городских и междугородных автобусов, зарегистрированных в той Договаривающейся стороне, где учреждено транспортное предприятие;
- б) к порожним рейсам городских и междугородных автобусов в связи с такими перевозками.

2. Замена транспортного средства или прерывание процесса перевозки с использованием на части маршрута других видов транспорта не сказываются на применении настоящего Соглашения.
3. Каботажные транспортные операции, выполняемые перевозчиком-нерезидентом в принимающей Договаривающейся стороне в ходе международного регулярного рейса, осуществляемого в соответствии с положениями настоящего Соглашения, допускаются только в том случае, если они разрешены национальным законодательством принимающей страны и ее компетентным органом и прямо включены в разрешение.
4. Регулярные рейсы, осуществляемые из Договаривающейся стороны в страну, не являющуюся Договаривающейся стороной, из последней или транзитом через ее территорию, производятся на основании разрешения в соответствии с двусторонним соглашением между Договаривающейся стороной и недоговаривающейся стороной и, когда это необходимо, недоговаривающейся стороной транзита.
5. Однако Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения стремятся к привязке, по мере возможности, положений их двусторонних соглашений с такими недоговаривающимися сторонами к положениям, документам и процедурам, определенным в настоящем Соглашении.
6. Из области применения настоящего Соглашения исключаются:
 - a) маятниковые перевозки;
 - b) нерегулярные рейсы;
 - c) перевозки за собственный счет.

Статья 3

Общие принципы

1. С соблюдением положений пункта 2 статьи [24]:
 - a) не проводится никаких различий в зависимости от регистрации городских или междугородных автобусов, пунктов отправления, въезда, выезда или назначения, от гражданства водителей либо места учреждения транспортной компании;
 - b) каждая Договаривающаяся сторона незамедлительно и безусловно распространяет на перевозчиков из всех других Договаривающихся сторон и на перевозки, охватываемые настоящим Соглашением, не менее благоприятный режим с точки зрения прав, законодательства и формальностей, нежели предоставляемый аналогичным перевозчикам любой другой страны.
2. В отношении любых мер, затрагивающих обслуживание перевозок, охватываемых настоящим Соглашением, Договаривающиеся стороны предоставляют перевозчикам из других Договаривающихся сторон не менее благоприятный режим, нежели распространяемый на аналогичных отечественных перевозчиков и аналогичные перевозки.

Статья 4

Транспарентность

Каждая Договаривающаяся сторона в соответствующих случаях обнаружит посредством размещения на официальном веб-сайте и не позднее даты их вступления в силу соответствующие законы, предписания, судебные решения и административные постановления по всем мерам реализации, касающимся перевозчиков и рейсов, охватываемых настоящим Соглашением. Она также обнаружит контактную информацию по соответствующим компетентным органам.

[Статья 5 – новая]

Допуск к профессиональной деятельности

1. В течение двух лет после вступления в силу настоящего Соглашения Административный комитет, учрежденный в соответствии со статьей [22] и приложением [VI], предлагает специальное новое приложение с рекомендациями по согласованным правилам и условиям допуска к профессиональной деятельности в качестве основы для разработки национальных правил допуска к профессиональной деятельности, которые должны применяться к компаниям и их управляющим, осуществляющим перевозки городскими и междугородными автобусами в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

2. Эти правила и условия охватывают, по меньшей мере, следующие требования:

- a) наличие эффективного и стабильного предприятия в Договаривающейся стороне;
- b) наличие хорошей репутации;
- c) наличие надлежащего финансового положения; и
- d) наличие требуемой профессиональной компетентности.

Глава II

Доступ к рынку и разрешения

Статья 6

Принципы

1. Международные регулярные рейсы осуществляются на основании разрешения. Разрешение, выдаваемое санкционирующим органом, соответствует образцу, приводимому в приложении [II], и действительно в отношении всех поездок.

2. Не требуется разрешения в отношении специальных регулярных рейсов, если они являются предметом договора, заключенного между организатором и перевозчиком. Также не требуется разрешения в отношении порожних рейсов транспортных средств в связи со специальными регулярными рейсами.

3. Перевозка между двумя пунктами, расположенными на территории одной и той же Договаривающейся стороны, перевозчиками, учрежденными на территории другой Договаривающейся стороны (каботаж), разрешается по настоящему Соглашению на условиях, оговоренных в [пункте 3] статьи [2], статье [8]

и статье [13], если такая перевозка не является основной целью совершаемого рейса и если она разрешена национальным законодательством принимающей страны и ее компетентным органом и прямо включена в разрешение.

Статья 7

Процедура подачи заявки на получение разрешения и выдачи разрешения

1. Разрешение на осуществление международных регулярных рейсов выдается санкционирующим органом по согласованию с компетентными органами всех Договаривающихся сторон, на территории которых производится посадка или высадка пассажиров, а также с компетентными органами стран транзита.
2. Международные регулярные рейсы могут обслуживаться только транспортными предприятиями стран, где производится посадка или высадка пассажиров. Посадка или высадка пассажиров допускается в странах отправления и назначения, а также в странах транзита с согласия компетентных органов этих стран.
3. В случаях, когда международные регулярные рейсы осуществляются в рамках соглашения о партнерстве или договора, заключенного между перевозчиками из соответствующих Договаривающихся сторон, обслуживающих эти рейсы, решение о фактическом распределении между участвующими перевозчиками объема обслуживаемых перевозок оставляется на усмотрение самих перевозчиков.

Статья 8

Характер разрешения

1. Разрешение выдается на имя перевозчика. Оно не может переуступаться последним третьим сторонам.
2. Однако получивший разрешение перевозчик может, если это допускается национальным законодательством и с согласия санкционирующего органа, задействовать для обслуживания рейсов субподрядчика(ов). В этом случае в разрешении указывается название(я) предприятия(й) последнего и оговаривается его (их) роль как субподрядчика(ов). Субподрядчик должен отвечать условиям, изложенным в пункте 4 статьи [1] и статье 5. Санкционирующий орган выдает оригинал разрешения головному оператору. Заверенные копии разрешения выдаются санкционирующим органом и передаются всем субподрядчикам, действующим на основании этого разрешения.
3. В случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных рейсов, разрешение выдается на имя всех таких предприятий. Оригинал разрешения передается головному предприятию. Заверенные копии разрешения выдаются санкционирующим органом и передаются всем остальным предприятиям, входящим в объединение. В разрешении указываются названия всех предприятий.
4. Срок действия разрешения не превышает пяти лет. По просьбе подателя заявки или по решению компетентных органов одного из государств, на территории которых происходит посадка, высадка или транзитное следование пассажиров, может быть установлен меньший срок.
5. Если их законодательство не позволяет им выдавать разрешения на срок более одного года, Договаривающиеся стороны должны рассматривать возможность принятия таких мер, чтобы перевозчики были уверены в том, что выданные им разрешения будут продлены по крайней мере четыре раза при том по-

нимании, что – независимо от срока действия разрешения – ничто не мешает аннулировать его в случае несоблюдения условий, на которых оно было предоставлено.

6. В каждом разрешении указывается следующее:
- a) тип перевозки;
 - b) маршрут перевозки с указанием, в частности, места отправления и места назначения, пунктов пересечения границы, остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров, а в случае специальных регулярных рейсов – категория лиц, допущенных к перевозке, и их пункты назначения;
 - c) расписание, прилагаемое к разрешению, включая информацию о периоде осуществления и частоте рейсов, а также расписание остановок;
 - d) наименование(я) транспортного(ых) оператора(ов), а при необходимости – субподрядчиков;
 - e) особые условия, такие как право на осуществление каботажных перевозок и условия для их осуществления, наименование оператора, работающего на паритетных началах, и т.д.;
 - f) срок действия разрешения.
7. Разрешения наделяют их держателей правом осуществлять международные регулярные рейсы, в отношении которых им выдано разрешение, на территориях всех Договаривающихся сторон, по которым проходят маршруты перевозки.

Статья 9

Процедура получения разрешения, приостановления действия и изъятие разрешения

[по пункту 1 представлено два варианта]

Вариант 1

[1. Заявка на получение разрешения направляется перевозчиком санкционирующему органу страны учреждения. Это положение также применяется в случае товариществ, образованных на паритетной основе. В последнем случае лишь одна заявка направляется санкционирующему органу страны учреждения одного из [управляющих] партнеров товарищества.]

Вариант 2

[1. Заявка на получение разрешения направляется перевозчиком санкционирующему органу страны учреждения. Это положение также применяется в случае товариществ, образованных на паритетной основе. В последнем случае лишь одна заявка направляется санкционирующему органу страны учреждения одного из [управляющих] партнеров товарищества.

В последнем случае для целей облегчения и ускорения процедуры партнер, не являющийся управляющим партнером товарищества, образованного на паритетной основе, информирует компетентный орган своей страны учреждения о намерении открыть международное регулярное сообщение и, в случае необходимости, направляет соответствующие документы.

После присоединения к настоящему Соглашению Договаривающиеся стороны, если они не желают получать такую информацию, делают соответст-

вующие заявления.] 2. В случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, соответствующая заявка подается головным оператором.

3. Заявки должны соответствовать образцу, приводимому в приложении [I]. Для осуществления каботажных перевозок в рамках международного регулярного сообщения в соответствии с положениями настоящего Соглашения заявитель заполняет бланк специальной заявки. Заявки на осуществление каботажных перевозок должны соответствовать образцу, приводимому в приложении Ia.

4. Транспортные операторы заполняют бланк заявки и предоставляют любую дополнительную информацию, которая запрашивается санкционирующим органом. Оператор может предоставлять любую соответствующую дополнительную информацию.

5. При необходимости и до принятия решения о выдаче разрешения компетентный орган может провести проверку помещений предприятия с целью удостовериться, что оно в действительности отвечает соответствующим национальным положениям в отношении допуска к профессиональной деятельности.

6. По получении заявки санкционирующий орган препровождает компетентным органам Договаривающихся сторон, на территории которых производится посадка или высадка пассажиров либо территория которых пересекается транзитом без посадки или высадки пассажиров, копию заявки с приложением копий любых других соответствующих документов.

7. Компетентные органы Договаривающихся сторон, чье согласие было запрошено, в том числе в отношении осуществления каботажных перевозок, в течение двух месяцев уведомляют санкционирующий орган об их решении по заявке. Данный срок исчисляется с даты получения запроса на дачу заключения, которая проставлена на расписке о получении. Если решение компетентных органов Договаривающихся сторон, чье согласие было запрошено, является отрицательным, то оно должно быть надлежащим образом обосновано. Если санкционирующий орган не получает ответа в течение двух месяцев, то запрошенные компетентные органы считаются давшими свое согласие и санкционирующий орган может выдать разрешение.

8. Санкционирующий орган принимает решение по заявке оператора в течение четырех месяцев с даты ее получения.

9. Разрешение не выдается, если:

а) заявитель не в состоянии обеспечить предоставление услуг, являющихся предметом заявки, при его уровне технической оснащенности;

б) в прошлом заявитель либо перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдали норм национального или международного законодательства в области автомобильных перевозок, в частности условий и требований, касающихся разрешений на осуществление международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, либо совершали серьезные или неоднократные мелкие нарушения законодательства, регулирующего безопасность дорожного движения, в частности что касается международных или – в соответствующих случаях – национальных правил, применяемых к транспортным средствам, а также в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей;

с) заявитель либо перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдают применимые национальные правовые требования в отношении страхования ответственности за ущерб, нанесенный третьей стороне, пассажирам, водителю или транспортному средству;

d) заявитель или перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдают национальные правовые требования в отношении допуска к профессиональной деятельности;

e) в случае заявки на возобновление разрешения не были выполнены оговоренные условия выдачи разрешения;

f) компетентный орган Договаривающейся стороны на основе обстоятельного анализа принимает решение о том, что основная цель рейсов не заключается в перевозке пассажиров между пунктами остановки, находящимися в различных Договаривающихся сторонах;

g) заявитель или перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдают национальные правовые требования в отношении каботажных перевозок;

h) компетентный орган Договаривающейся стороны на основе обстоятельного анализа принимает решение о том, что рассматриваемые перевозки серьезным образом скажутся на жизнеспособности сопоставимых перевозок, осуществляемых на основании одного или нескольких контрактов на публичные услуги;

i) заявитель предоставил неточную информацию относительно данных, требуемых для выдачи разрешения.

10. Допускается приостановление действия разрешения или даже его изъятие в любой момент, если перевозчик(и) не соблюдает(ют) национальные требования в отношении:

a) страхования;

b) допуска к профессиональной деятельности.

11. Тот факт, что цены, предлагаемые перевозчиком, являются более высокими/низкими по сравнению с предлагаемыми другими перевозчиками, либо тот факт, что маршрут, о котором идет речь, уже обслуживается другими перевозчиками, сам по себе не служит достаточным основанием для отклонения заявки. Однако в интересах обеспечения честной конкуренции и качества обслуживания санкционирующий орган или компетентный орган принимающих стран может рекомендовать расписание, иное чем то, которое предложено в заявке.

12. Разрешение на осуществление каботажных транспортных операций в принимающей Договаривающейся стороне в рамках международного регулярного сообщения в соответствии с положениями настоящего Соглашения предоставляется только в том случае, если такие транспортные операции разрешены национальным законодательством принимающей страны и с согласия ее компетентного органа. Они прямо включаются в разрешение. Тот факт, что в своем ответе принимающая страна не дает разрешения на осуществление кабо-

тажных перевозок на своей территории, не означает отказа в предоставлении разрешения на соответствующее международное сообщение.

13. Компетентные органы всех Договаривающихся сторон, участвующие в процедуре согласования, предусмотренной в пункте 1 статьи 7, могут отказать в удовлетворении заявок исключительно по причинам, оговоренным в настоящем Соглашении.

14. По завершении процедуры, изложенной в настоящей статье, санкционирующий орган выдает разрешение либо официально отказывает в удовлетворении заявки.

15. В решении с отказом удовлетворить заявку указываются основания для его вынесения.

16. Договаривающиеся стороны обеспечивают транспортным предприятиям возможность высказать свое мнение в случае отказа в удовлетворении их заявки.

17. Санкционирующий орган информирует о своем решении все компетентные органы, чье согласие было запрошено, путем направления им копии любого разрешения.

18. Если упомянутая в настоящей статье процедура согласования не позволяет санкционирующему органу принять решение по заявке, то без ущерба для положений статьи [26] настоящего Соглашения данный вопрос может быть передан Административному комитету для ознакомления и, при необходимости, принятия других мер в пределах сферы его компетенции.

Статья 10

Возобновление и изменение разрешения

1. Положения вышеприведенной статьи [9] применяются *mutatis mutandis* к заявкам на возобновление разрешений или на изменение условий, на которых должны осуществляться перевозки, подлежащие разрешению.

2. В случае незначительных изменений эксплуатационных условий, например корректировки расписаний, санкционирующему органу необходимо лишь предоставить информацию, о которой речь идет, компетентному органу других соответствующих Договаривающихся сторон.

3. Соответствующие Договаривающиеся стороны могут достичь договоренности относительно того, чтобы санкционирующий орган самостоятельно принимал решения об изменении условий, на которых осуществляется перевозка.

Статья 11

Истечение срока действия разрешения

1. Разрешение на осуществление регулярных рейсов истекает по завершении срока его действия либо через три месяца после получения санкционирующим органом уведомления от держателя разрешения о его намерении отказаться от обслуживания этих рейсов. В таком уведомлении должным образом излагаются соответствующие мотивы.

2. В случаях, когда спроса на ту или иную перевозку больше не существует, предусмотренный в пункте 1 период получения уведомления от держателя разрешения может быть сокращен до одного месяца в соответствии с заявкой держателя разрешения. Санкционирующий орган информирует компетентные ор-

ганы других соответствующих Договаривающихся сторон об истечении срока действия разрешения.

3. Держатель разрешения заблаговременно – за один месяц – уведомляет пользователей соответствующей услуги о его отказе от ее предоставления посредством размещения объявления в прессе.

Глава III

Права и обязательства

Статья 12

Меры контроля

1. Компетентные органы соответствующих Договаривающихся сторон применяют меры контроля, предписанные настоящим Соглашением, другими международными конвенциями и их национальным законодательством, регулирующим автомобильные перевозки.

2. Для цели настоящего Соглашения контрольными документами считаются следующие:

а) в случае регулярных рейсов – разрешение, упомянутое в статье [5.1] выше (оригинал или его заверенная копия);

б) в случае регулярных специальных рейсов, осуществляемых по договору – договор, упомянутый в статье [6.2] выше (оригинал или его заверенная копия);

с) проездной билет, упоминаемый в статье [13.4] ниже.

3. Список пассажиров (пассажирский лист поездки), образец которого приводится в приложении [III], может использоваться в качестве контрольного документа, если соответствующие компетентные органы договорятся о его использовании.

Статья 13

Обязательства перевозчиков

1. Кроме случая форс-мажорных обстоятельств оператор, обслуживающий регулярные рейсы, вплоть до момента истечения срока действия разрешения принимает все меры, призванные гарантировать осуществление перевозок, соответствующих стандартам в отношении бесперебойности, регулярности и объема, а также отвечающих иным условиям, установленным компетентными органами.

2. Перевозчик обнаруживает маршрут следования, остановки, расписание, тарифы и условия перевозки таким образом, чтобы все пользователи имели возможность беспрепятственно ознакомиться с данной информацией.

3. У соответствующих Договаривающихся сторон должна иметься возможность – по взаимной договоренности и по согласованию с держателем разрешения – вносить изменения в условия, регламентирующие осуществление регулярных перевозок.

4. Перевозчики, осуществляющие регулярные рейсы, за исключением регулярных специальных рейсов, выписывают индивидуальные или коллективные проездные билеты, в которых указывается как минимум следующее:
 - a) название перевозчика;
 - b) пункты отправления и назначения и, в соответствующих случаях, обратный рейс;
 - c) срок действия билета и, при необходимости, дата и время отправления;
 - d) стоимость проезда.
5. Проездной билет предъявляется пассажиром по требованию любого уполномоченного контролера.
6. Контрольные документы, указанные в статье [12.2], или их заверенные копии должны находиться на борту транспортного средства и предъявляться по требованию любого уполномоченного контролера.
7. Заверенные копии, выданные компетентными органами Договаривающихся сторон, должны соответствовать образцам, приводимым в приложениях к настоящему Соглашению, с пометкой "заверенная копия".
8. Перевозчики, осуществляющие международные перевозки пассажиров, не должны чинить препятствий проведению любых инспекций, призванных обеспечить правильное осуществление перевозок, особенно что касается продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, а также безопасности дорожного движения.

Статья 14

Условия, применимые к каботажным перевозкам, осуществляемым в рамках международного регулярного сообщения

1. Каботажные перевозки, определение которых содержится в статье [1], выполняются с соблюдением законов, правил и административных предписаний, действующих в принимающей Договаривающейся стороне.
2. В целях эффективного предотвращения любой явной или скрытой дискриминации национальные законы, правила и административные предписания, указанные в пункте 1 выше, применяются Договаривающейся стороной к перевозчикам-нерезидентам на тех же условиях, что и к перевозчикам из числа ее граждан.

Глава IV

Положения, касающиеся обеспечения безопасности и охраны окружающей среды

Статья 15

Технические условия, касающиеся транспортных средств

1. С соблюдением положений [пункта 4] статьи [24] технические условия, касающиеся городских автобусов и междугородных автобусов, используемых для выполнения международных регулярных рейсов, охватываемых настоящим

Соглашением, должны отвечать положениям конвенций о дорожном движении от 19 сентября 1949 года или от 8 ноября 1968 года.

2. Договаривающиеся стороны могут проводить выборочные инспекции в порядке обеспечения поддержания городских автобусов и междугородных автобусов в таком состоянии, чтобы они могли быть признаны инспекционными органами, пригодными к эксплуатации на дорогах, особенно с точки зрения аспектов безопасности и экологичности, указанных в приложении [V] к настоящему Соглашению.

3. Такие выборочные инспекции проводятся по возможности на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

4. Административный комитет, указанный в статье [22] и приложении [VI], может предлагать дополнительные технические требования, применимые к транспортным средствам, осуществляющим рейсы в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Глава V

Положения, касающиеся качества обслуживания и облегчения перевозки

Статья 16

Качество обслуживания и комфортность

1. Санкционирующий орган может рекомендовать перевозчикам, обслуживающим международные регулярные маршруты, соблюдать требования существующих международных систем обеспечения качества и комфортности.

2. С учетом существующих международных стандартов в отношении качества и комфортности транспортных средств перевозчики, совместно обслуживающие один и тот же рейс в рамках области применения настоящего Соглашения:

а) принимают соответствующие меры к тому, чтобы используемые для этого рейса городские автобусы и междугородные автобусы обеспечивали пассажирам сопоставимые уровни качества обслуживания и комфортности;

б) руководствуются правилами и предписаниями в отношении качества обслуживания и уровня комфортности транспортных средств, которые подлежат разработке и утверждению Административным комитетом.

3. Права пассажиров, совершающих поездки по регулярным маршрутам, обслуживаемым в рамках области применения настоящего Соглашения, гарантируются в соответствии с надлежащими действующими законодательством и соглашениями.

Статья 17

Облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям

[представлены два варианта:]

Вариант 1: [Договаривающимся сторонам следует стремиться к облегчению процедур выдачи виз профессиональным водителям и вспомогательному персоналу, предлагающим услуги, охватываемые настоящим Соглашением.] или

Вариант 2: [исключить статью 16]

Статья 18

Таможенные и другие соответствующие положения о налогообложении

1. Городские автобусы и междугородные автобусы, задействуемые при осуществлении перевозок в соответствии с положениями настоящего Соглашения, освобождаются от всех налогов и пошлин на транспортные средства, взимаемых с водителей/операторов или владельцев транспортных средств, а также от всех специальных налогов или сборов, взимаемых за перевозки, осуществляемые на территории других Договаривающихся сторон.
2. Городские автобусы и междугородные автобусы не освобождаются от уплаты НДС на перевозки и дорожных пошлин.
3. Договаривающиеся стороны принимают меры к тому, чтобы исключить возможность одновременного взимания пошлин и любых иных сборов за пользование одним и тем же участком дороги. Вместе с тем Договаривающиеся стороны могут также требовать уплаты пошлин на тех сетях, где взимаются сборы за пользование мостами, туннелями и горными перевалами.
4. Топливо для городских автобусов и междугородных автобусов, находящееся в топливных баках, установленных изготовителем для этой цели, а также смазочные материалы, находящиеся на борту городских автобусов и междугородных автобусов и предназначенные исключительно для обеспечения их нормального функционирования, освобождаются от ввозных пошлин и любых иных налогов и обложений, предусмотренных в других Договаривающихся сторонах.
5. Ввозимые запасные части и инструменты для ремонта городского автобуса или междугородного автобуса, поломавшегося в процессе регулярной автомобильной перевозки, освобождаются от уплаты таможенной пошлины, а также от любых налогов и сборов при ввозе на территорию другой Договаривающейся стороны на условиях, изложенных в ее предписаниях, касающихся временного допущения таких изделий. Замененные части подлежат реэкспорту или уничтожению под контролем компетентного таможенного органа другой Договаривающейся стороны.

Статья 19

Пункты пересечения границ

В целях обеспечения упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в пунктах пересечения границ Договаривающиеся стороны по возможности предоставляют приоритет городским автобусам и междугородным автобусам, осуществляющим международные рейсы, и по возможности соблюдают нижеследующие минимальные требования, предъявляемые к пунктам пересечения границ, открытых для международных пассажирских перевозок:

а) наличие сооружений и технических средств, позволяющих государствам, имеющим общую границу, круглосуточно проводить совместный контроль (по методу одной остановки), когда это оправдано потребностями перевозки и соответствует правилам дорожного движения;

б) разделение полос движения для различных типов транспортных средств с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета городским автобусам и междугородным автобусам, осуществляющим регулярные рейсы.

Глава VI

Переходные положения и осуществление

Статья 20

Сотрудничество и санкции

1. С соблюдением применимых предписаний национального законодательства санкционирующий орган Договаривающейся стороны, выдавший разрешение, имеет право изъять разрешение, предусмотренное в статье [5.1], в случаях, когда держатель:

а) не отвечает больше условиям выдачи разрешения;

б) не удовлетворяет больше национальным предписаниям;

в) предоставил неточную информацию относительно данных, требуемых для выдачи разрешения.

2. Санкционирующий орган незамедлительно информирует компетентные органы соответствующих Договаривающихся сторон об изъятии разрешения.

3. Административный комитет формулирует рекомендацию о системе санкций за нарушение настоящего Соглашения на основе перечня наиболее серьезных нарушений, приводимого в приложении [IV], а также перечня серьезных нарушений, подлежащего разработке Административным комитетом не позднее чем через два года после вступления в силу настоящего Соглашения. Такие санкции должны быть эффективными, соразмерными и оказывающими сдерживающее воздействие.

4. В случае совершения перевозчиком наиболее серьезных либо серьезных нарушений правил осуществления автомобильных перевозок, в особенности касающихся продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, а также безопасности дорожного движения и несанкционированных каботажных перевозок, компетентные органы Договаривающихся сторон, где учрежден транспортный оператор, принимают соответствующие меры во избежание повторения таких нарушений.

5. В случае совершения на территории любой Договаривающейся стороны одного из наиболее серьезных нарушений, оговоренных в приложении [IV] к настоящему Соглашению, такие меры могут включать временное или окончательное изъятие разрешения. При совершении перевозчиком, с которым у оператора заключен субподрядный договор, нарушений, относящихся к разряду наиболее серьезных и могущих повлечь за собой приостановление действия/изъятие разрешения, действие разрешения может быть приостановлено до тех пор, пока оператор не заменит перевозчика, с которым у него заключен субподрядный договор. В этом случае являющийся держателем разрешения опера-

тор – с соблюдением предписаний применимого национального законодательства – получает последнее предупреждение, которое может – при совершении одним из его субподрядчиков второго подобного нарушения – повлечь за собой изъятие разрешения на обслуживание этого международного регулярного маршрута.

6. Договаривающиеся стороны гарантируют право транспортного оператора на обжалование налагаемых административных санкций.

7. Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в деле обеспечения выполнения положений настоящего Соглашения.

Статья 21

Наложение санкций за нарушения, совершенные на территории принимающей Договаривающейся стороны, и информация о таких нарушениях

1. Если компетентному органу той или иной Договаривающейся стороны становится известно о серьезном нарушении положений настоящего Соглашения либо законодательства, регулирующего автомобильные перевозки (особенно что касается правил, применяемых в отношении транспортных средств, продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, равно как предоставления без разрешения сопутствующих или временных услуг), которое может быть приписано перевозчику из другой Договаривающейся стороны, то Договаривающаяся сторона, на территории которой установлен факт нарушения, по возможности в кратчайшие сроки, но не позднее чем через шесть недель с момента принятия ею окончательного решения по этому делу, если были наложены какие-либо санкции, препровождает компетентным органам Договаривающейся стороны учреждения перевозчика следующую информацию:

- a) описание нарушения с указанием даты и времени его совершения;
- b) категория, тип и степень серьезности нарушения;
- c) наложенные санкции и приведенные в исполнение меры наказания.

2. Компетентные органы принимающей Договаривающейся стороны могут ходатайствовать перед компетентными органами Договаривающейся стороны учреждения перевозчика о наложении административных санкций в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

3. Без ущерба для преследования в уголовном порядке, принимающая Договаривающаяся сторона может налагать санкции на перевозчиков-нерезидентов, которые совершили нарушения настоящего Соглашения или национальных правил перевозки. Такие санкции налагаются на недискриминационной основе и могут, среди прочего, предусматривать предупреждение и/или – в случае серьезного нарушения – временный либо бессрочный запрет на осуществление перевозок по территории принимающей Договаривающейся стороны, где было совершено нарушение.

4. Договаривающиеся стороны обеспечивают перевозчикам возможность, после исчерпания всех других мер защиты, обращения в судебные инстанции для обжалования любых налагаемых на них административных санкций.

Статья 22**Административный комитет**

Учреждается Административный комитет в составе представителей всех Договаривающихся сторон. Его состав, функции и правила процедуры приводятся в приложении [VI].

Статья 23**Переходное положение**

Разрешения на осуществление перевозок, имеющиеся на дату вступления в силу настоящего Соглашения, остаются действительными до истечения срока их действия, если для осуществления этих перевозок по-прежнему требуется разрешение.

Статья 24**Соглашения между Договаривающимися сторонами**

1. Положения настоящего Соглашения заменяют соответствующие положения двусторонних соглашений, заключенных между Договаривающимися сторонами.
2. Никакое из положений настоящего Соглашения не исключает права Договаривающихся сторон, образующих таможенные или экономические союзы, либо аналогичные договорные образования, вводить особое законодательство, регулирующее осуществление регулярных перевозок, берущих начало или завершающихся на их территории и, при необходимости, выполняемых транзитом через их территорию, при условии, что такое законодательство не ограничивает возможностей, предусмотренных настоящим Соглашением.
3. Договаривающиеся стороны информируют Административный комитет о любых положениях, принятых на основании пункта 2 выше.
4. Положения настоящего Соглашения не препятствуют применению мер контроля и ограничений, вытекающих из национальных или международных предписаний:
 - a) касающихся, в частности, дорожного движения и работы экипажей транспортных средств, производящих автомобильные перевозки;
 - b) продиктованных соображениями морали и общественной безопасности, гигиены и общественного здравоохранения, либо требованиями ветеринарного или фитосанитарного контроля, равно как не препятствуют взиманию сумм задолженности, обусловленной принудительным применением таких мер.

Статья 25**Представление докладов**

1. К 31 января каждого года Договаривающиеся стороны сообщают Административному комитету соответствующую информацию о международных регулярных рейсах, охватываемых настоящим Соглашением, с помощью стандартной формы представления докладов, подлежащей разработке и утверждению Административным комитетом.
2. Административный комитет обнародует такую информацию.

Статья 26

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящего Соглашения по возможности разрешается путем переговоров между ними или другими средствами урегулирования.
2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящего Соглашения, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.
3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, является окончательным и имеет обязательную силу для сторон в споре.
4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.
5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.
6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между сторонами в споре в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.
7. Каждая сторона в споре несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны в споре несут в равных частях.

Статья 27

Приложения

1. Приложения к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью.
2. Новые приложения могут быть включены в настоящее Соглашение в соответствии с процедурой, изложенной в статье [33] ниже.

Глава VII

Заключительные положения

[Статьи 28–30 потребуют проведения правового анализа для определения наиболее подходящего способа включения в текст Соглашения/исключения из него "организаций региональной экономической интеграции", т.е. в качестве

Договаривающихся сторон или в ином качестве и с какими правами, включая право голосования.]

Статья 28

Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящее Соглашение, которое сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыто для подписания с [...] и остается открытым для подписания [*вариант 1*: в течение двенадцати месяцев] или [*вариант 2*: до его вступления в силу]. После этого оно открыто для присоединения.
2. Все государства – члены Организации Объединенных Наций [*либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного уголовного суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций*] могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем:
 - a) подписания его без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
 - b) сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после подписания его при условии ратификации, принятии или утверждении; либо
 - c) сдачи на хранение документа о присоединении.
3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения одновременно со всеми их государствами-членами или в любое время после того, как все их государства-члены станут Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения. Однако эти таможенные или экономические союзы не имеют права голоса.
4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 29

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу на девятый день после того, как пять стран или организаций региональной экономической интеграции, указанных в статье [28] настоящего Соглашения, сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. Для любого государства или любой организации экономической интеграции, которое (которая) ратифицирует Соглашение или присоединяется к нему после того, как пять стран сдали на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящее Соглашение вступает в силу на двадцать четвертый день после того, как указанное государство или указанная организация сдало (сдала) на хранение свой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
3. Обретая статус Договаривающейся стороны, каждая организация региональной экономической интеграции обязана указать применительно к сферам деятельности, относящимся к ее компетенции, делегированы ли ее государст-

вами-членами какие либо полномочия в областях, охватываемых настоящим Соглашением, включая полномочия, ограничивающие возможность принятия решений в этой связи.

4. Организации региональной экономической интеграции прекращают быть Договаривающимися сторонами при утрате ими полномочий, делегированных им в соответствии с предыдущим подпунктом настоящего пункта, и должным образом информируют об этом Генерального секретаря.

Статья 30

Денонсация

1. Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящего Соглашения путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

3. Любое государство, входящее в состав той или иной организации региональной экономической интеграции, которое перестает быть участником этой организации, в тот же день также перестает быть Договаривающейся стороной настоящего Соглашения.

Статья 31

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Соглашения число Договаривающихся сторон окажется вследствие денонсаций менее пяти, то Соглашение утрачивает силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций.

Статья 32

Оговорки

Никакие оговорки к настоящему Соглашению не допускаются.

Статья 33

Поправки

1. После вступления в силу настоящего Соглашения в него могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.

2. Любое предложение по поправке к настоящему Соглашению, внесенное той или иной Договаривающейся стороной, препровождается Административному комитету для рассмотрения и принятия решения.

3. Предложение по поправке, принятое Административным комитетом, препровождается секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций Генеральному секретарю, который направляет уведомление всем Договаривающимся сторонам настоящего Соглашения.

4. В течение девяти месяцев с даты направления Сторонам Генеральным секретарем уведомления о предложении по поправке Договаривающиеся стороны могут информировать Генерального секретаря о любых возражениях, имеющихся у них против предложенной поправки.

5. Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девяти-месячного крайнего срока для представления возражений, указанного в пред-

шествующем пункте, об имеющихся возражениях не уведомила ни одна Договаривающаяся сторона настоящего Соглашения. Если заявлено возражение, то предложенная поправка не имеет силы.

6. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о предложенной поправке и истечением девятимесячного крайнего срока, указанного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии оперативно уведомляет новую Договаривающуюся сторону о предложенной поправке. Новая Договаривающаяся сторона может до истечения девятимесячного крайнего срока проинформировать Генерального секретаря об имеющемся у нее возражении против предложенной поправки.

7. Генеральный секретарь оперативно уведомляет все Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4–6 настоящей статьи, а также о любых поправках, принятых согласно пункту 5 выше.

8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления о ней Договаривающихся сторон Генеральным секретарем.

Статья 34

Созыв конференции по пересмотру

1. После вступления в силу настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может путем уведомления, направляемого Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Соглашения. Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и созывает конференцию по пересмотру, если в течение четырехмесячного срока после его уведомления по крайней мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии с этой просьбой.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь рассылает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также тексты этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную в соответствии с настоящей статьей, все государства и организации, указанные в статье [28] настоящего Соглашения.

Статья 35

Уведомление государств

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях [33] и [34], Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет Договаривающиеся стороны:

а) о ратификации настоящего Соглашения и присоединении к нему согласно статье [28];

- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей [29];
- c) о денонсации согласно статье [30];
- d) о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей [31].

Статья 36

Депозитарий

Подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам и организациям, указанным в статье [28] настоящего Соглашения.

СОВЕРШЕНО в Женеве [...] в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на это уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Приложение I

Первая страница

(Белый лист форматом А4)

Составляется соответственно на английском или французском языке [и] одном из официальных языков Договаривающейся стороны, выдающей разрешение

Заявка¹

на обслуживание регулярных рейсов

на обслуживание специальных регулярных рейсов²

на возобновление разрешения на обслуживание рейсов,

подлежащих выполнению городскими автобусами и междугородными автобусами между Договаривающимися сторонами в соответствии с Соглашением [...] ЕЭК ООН

кому:

(компетентный санкционирующий орган)

1. Фамилия и имя либо название заявителя и, когда это уместно, головного оператора/перевозчика в случае объединения (пула):

.....

2. Перевозка осуществляется (перевозки осуществляются)³

предприятием в качестве члена объединения (пула) в качестве субподрядчика

3. Названия и адреса перевозчика, ассоциированного оператора (ассоциированных операторов) или субподрядчика(ов)⁴

3.1 телефон

3.2 телефон

3.3 телефон

3.4 телефон

4. Перевозка осуществляется (перевозки осуществляются) на паритетной основе/на основе взаимности

(Вторая страница заявки на разрешение или на возобновление разрешения)

5. В случае специальных регулярных рейсов:

5.1 Категория пассажиров⁵: рабочие школьники/студенты

¹ Нужно отметить галочкой или вписать.

² Специальные регулярные рейсы не охватываются договором между организатором и перевозчиком.

³ Нужно отметить галочкой или вписать.

⁴ В соответствующих случаях приложить список.

6. Срок действия запрошенного разрешения или дата, на которую обслуживание рейсов завершается:

.....
.....
.....

7. Основной маршрут перевозки (отметить пункты остановки, в которых производится посадка и высадка пассажиров, и указать полные адреса)⁶:

.....
.....
.....

8. Период осуществления перевозок:

.....
.....
.....

9. Частота рейсов (ежедневно, еженедельно и т.д.):

10. Приложить график движения, позволяющий проверить соблюдение международных, европейских (Европейское сообщество) и/или, если это уместно, национальных правил в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей.

11. Количество запрошенных разрешений или заверенных копий разрешения⁷:

.....

12. Добавление к заявке на осуществление каботажных перевозок⁸:

прилагается не прилагается

13. Любая дополнительная информация:

.....

(Место и дата)

(Подпись заявителя)

.....

(1) Внимание заявителя обращается на тот факт, что, поскольку разрешение или его заверенная копия должны находиться на борту транспортного средства, количество выданных санкционирующим органом разрешений или заверенных копий, которые обязан иметь заявитель, должно соответствовать количеству транспортных средств, необходимых для одновременного обслуживания запрошенных рейсов.

⁵ Нужно отметить галочкой или вписать.

⁶ Санкционирующий орган может потребовать отдельно приложить к настоящей форме заявки полный список пунктов остановки, в которых производятся посадка и высадка пассажиров, с указанием полных адресов.

⁷ Нужно отметить галочкой или вписать.

⁸ Нужно отметить галочкой или вписать.

(Третья страница заявки на разрешение или на возобновление разрешения)

Важное предупреждение

1. К заявке должно быть приложено, соответственно, следующее:
 - a) расписание;
 - b) заверенная копия лицензии (лицензий) оператора (или операторов) на осуществление международной автомобильной пассажирской перевозки, как это предусмотрено национальным законодательством;
 - c) информация относительно типа и объема перевозок, которые заявитель планирует обслуживать – в случае нового разрешения, либо которые он обслуживал – в случае возобновления разрешения;
 - d) карта, выдержанная в соответствующем масштабе, с указанием маршрута следования и пунктов остановки, в которых производятся посадка или высадка пассажиров;
 - e) график движения, позволяющий проверить соблюдение соответствующих законодательных предписаний в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей;
 - f) любая соответствующая информация, касающаяся терминалов;
 - g) в соответствующих случаях – отдельная заявка на осуществление каботажных перевозок, приводимая в приложении Ia.
2. Заявители подкрепляют свою заявку любой дополнительной информацией, которую они считают целесообразной либо которая запрашивается органом, выдающим разрешение.
3. Статья [5] Соглашения ... ЕЭК ООН гласит, что на основании разрешения производятся следующие рейсы:
 - a) регулярные рейсы...;
 - b) специальные регулярные рейсы...Специальные регулярные рейсы включают:
 - i) доставку рабочих от дома к месту их работы и обратно;
 - ii) доставку школьников и студентов к учебному заведению и обратно.
4. То обстоятельство, что специальные рейсы могут видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на их классификацию как специальных регулярных рейсов.
5. Заявка подается компетентному органу Договаривающейся стороны учреждения перевозчика, в том числе в случае перевозок, осуществляемых на паритетной основе, когда лишь одна заявка направляется санкционирующему органу страны учреждения одного из [управляющих] партнеров товарищества.
6. Максимальный срок действия разрешения составляет пять лет.

Приложение Ia

(Белый лист форматом А4)

Составляется соответственно на английском или французском языке [и] одном из официальных языков Договаривающейся стороны, выдающей разрешение

Добавление к заявке

на осуществление каботажных перевозок городскими автобусами и междугородными автобусами в рамках международного регулярного сообщения в соответствии с Соглашением ... ЕЭК ООН¹

.....
(Пункт отправления и конечный пункт назначения при международной перевозке)

Дата:

Кому:

(компетентный санкционирующий орган)

Фамилия и имя или название заявителя:
.....
.....

Страна/страны, на территории/территориях которой/которых запрашивается разрешение на осуществление каботажных перевозок:

.....
.....
.....

Список пунктов остановки для посадки и высадки пассажиров с указанием полных адресов (по каждой стране):

.....
.....
.....
.....
.....
.....

(Место и дата) (Подпись заявителя)
.....

Приложение III

Образец списка пассажиров

(может использоваться в качестве контрольного документа с согласия соответствующих компетентных органов)

<i>Перевозчик</i> <i>Название</i>	<i>Место отправления</i>			<i>Дата отправления</i>	
	<i>Место прибытия</i>			<i>Время отправления</i>	
Перевозчик Адрес	1-й водитель			Ожидаемое время прибытия	
	2-й водитель			Регистрационный номер транспортного средства	
	3-й водитель				
Номер телефона					
	<i>Фамилия и имя пассажира</i>	<i>Место посадки</i>	<i>Место высадки</i>	<i>Удостоверение личности</i>	<i>Билет №</i>
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
Неявка на рейс					

Приложение IV

Перечень наиболее серьезных нарушений, упоминаемый в статье [20], которые могут повлечь за собой изъятие разрешения на обслуживание международного регулярного маршрута:

1. Превышение установленной максимальной продолжительности управления транспортным средством за 6-дневный или двухнедельный период на 25% или более.
2. Превышение в течение рабочего дня установленной максимальной суточной продолжительности управления транспортным средством на 50% или более без совершения остановки или непрерывного периода отдыха.
3. Отсутствие тахографа и/или ограничителя скорости либо использование несанкционированного устройства, способного изменить показания регистрирующих приборов и/или ограничителя скорости, либо подделка регистрационных записей или данных, снятых с тахографа и/или карточки водителя.
4. Управление транспортным средством, не прошедшим предписанное испытание на пригодность к эксплуатации на дорогах, и/или имеющим весьма серьезные дефекты, в том что касается, в частности, тормозной системы, рулевого управления, колес/шин, подвески и шасси, которые могут создать непосредственную угрозу безопасности дорожного движения, что влечет за собой принятие решения об иммобилизации транспортного средства.
5. Перевозка пассажиров в отсутствие действительного водительского удостоверения или обслуживание рейса предприятием, не являющимся держателем действительной лицензии оператора.
6. Перевозка пассажиров в отсутствие действительного разрешения на обслуживание международного регулярного маршрута.
7. Осуществление каботажных перевозок в принимающей Договаривающейся стороне в отсутствие соответствующего разрешения.

Приложение V

Выборочные инспекции в связи с аспектами безопасности дорожного движения и выбросами отработавших газов

1. Для целей проведения технической инспекции компетентные органы Договаривающихся сторон могут использовать контрольный перечень, приводимый в приложении 5а ниже. Копия такого контрольного перечня, приводимого в приложении 5а, составленного контролирующим органом, который проводил проверку, вручается водителю городского автобуса или междугородного автобуса и предъявляется по соответствующему требованию в целях упрощения последующих инспекций либо избежания, когда это возможно, их проведения с необоснованно высокой частотностью.
2. В исключительных случаях, особенно если, по мнению инспектора, недостатки в плане технического обслуживания городского автобуса или междугородного автобуса являются столь серьезными, что это обосновывает необходимость дальнейшей экспертизы, такой автобус может подлежать испытанию на предмет пригодности к эксплуатации на дорогах, проводимому на сертифицированной испытательной станции.
3. Без ущерба для наложения других возможных санкций, если по результатам выборочной инспекции выясняется, что состояние городского автобуса или междугородного автобуса чревато серьезным риском для пассажиров или других участников дорожного движения, то эксплуатация такого автобуса на дорогах общественного пользования может быть немедленно запрещена.
4. Выборочные инспекции проводятся без дискриминации в зависимости от национальной принадлежности/гражданства, места приписки/проживания или регистрации городских автобусов и междугородных автобусов/водителей и по возможности на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

Приложение Va

Контрольный перечень

1. Место проведения проверки:
2. Дата:
3. Время:
4. Знак национальной принадлежности транспортного средства и регистрационный номер:
5. Класс транспортного средства:
6. Адрес перевозчика:
7. Национальная принадлежность/гражданство перевозчика:
8. Водитель (водители):
9. Место отправления:
10. Конечный пункт назначения:
11. Проверенные позиции⁹:
 - a) тормозная система и ее компоненты неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - b) механизмы управления неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - c) огни, устройства освещения и световой сигнализации неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - d) колеса/ступицы/шины неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - e) выхлопная система неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - f) дымность (дизельные двигатели) неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
 - g) выбросы газообразных загрязняющих веществ (бензиновые двигатели) неисправности отсутствуют незначительные неисправности серьезные неисправности
12. Замечания:
13. Орган/сотрудник, проводивший инспекцию:
14. Результаты инспекции:
 - a) пройдена
 - b) пройдена при наличии незначительных дефектов

⁹ Нужно отметить.

- c) наличие серьезных дефектов
- d) немедленный запрет на эксплуатацию

Подпись инспектора:

Примечание: Выборочные инспекции проводятся без дискриминации в зависимости от национальной принадлежности/гражданства, места приписки/проживания или регистрации городских автобусов и междугородных автобусов/водителей и по возможности на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

[Приложение VI]

Состав, функции и правила процедуры Административного комитета

1. Представители компетентных органов Договаривающихся сторон являются членами Административного комитета.
2. Любое специализированное учреждение и любая организация, включая межправительственные и неправительственные организации, которым Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций был предоставлен консультативный статус, могут участвовать в этом качестве в работе Административного комитета и его рабочих групп при рассмотрении любого вопроса, особо касающегося данного учреждения или данной организации.
3. Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в статье [28] настоящего Соглашения, не являющихся Договаривающимися сторонами, присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.
4. Комитет рассматривает любую предложенную поправку к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 2 статьи [33].
5. Комитет выполняет функции, возлагаемые на него по статье [5], пункту 18 статьи [9], пункту 4 статьи [15], пункту 2 статьи [16], пункту 3 статьи [20], пунктам 1 и 2 статьи [25] и пункту 2 статьи [33].
6. На основе информации, предоставленной Договаривающимися сторонами, Комитет составляет список компетентных органов Договаривающихся сторон, отвечающих за выполнение задач настоящего Соглашения, а также центров информационной поддержки, отвечающих за предоставление информации перевозчикам.
7. Комитет также следит за применением настоящего Соглашения и изучает любые меры, принимаемые Договаривающимися сторонами в рамках настоящего Соглашения, и проверяет их соответствие ее положениям.
8. В целях облегчения единообразного применения и толкования положений настоящего Соглашения Комитет может принимать пояснительные записки и комментарии.
9. Пояснительные записки:
 - а) содержат толкование некоторых положений настоящего Соглашения и приложений к нему. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики;
 - б) не изменяют положений настоящего Соглашения и приложений к нему, а только уточняют их содержание, смысл и область применения;
 - в) обеспечивают возможность применения положений настоящего Соглашения и приложений к нему с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

10. Для обретения обязательной силы для Договаривающихся сторон настоящего Соглашения пояснительные записки, принятые Комитетом, должны пройти процедуру, предписанную в статье [33] настоящего Соглашения.
11. Комментарии не являются юридически обязательными для Договаривающихся сторон настоящего Соглашения. Однако они важны для унификации и единообразного применения положений настоящего Соглашения, поскольку они отражают мнение Административного комитета настоящего Соглашения.
12. Комитет может также:
- а) вносить изменения и/или коррективы в образцы документов, приводимых в приложениях к настоящему Соглашению;
 - б) содействовать урегулированию споров, которые могут возникать по поводу применения или толкования положений настоящего Соглашения, без ущерба для статьи [26] относительно разрешения споров;
13. Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры по обеспечению выполнения решений, принятых Комитетом в соответствии с настоящим Соглашением.
14. Секретариат ЕЭК ООН обеспечивает секретариатское обслуживание Комитета.
15. Комитет собирается на свою первую сессию не позже чем через шесть месяцев после вступления в силу настоящего Соглашения.
16. На своей первой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя Председателя.
17. Комитет проводит свою сессию ежегодно под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, а также по просьбе компетентных администраций по крайней мере 35 государств, являющихся Договаривающимися сторонами.
18. Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, за исключением предложений по поправкам к настоящему Соглашению, принимаются Комитетом большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании. Поправки к настоящему Соглашению принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании.
19. Для целей принятия решений необходим кворум, составляющий не менее одной трети государств, являющихся Договаривающимися сторонами.
20. Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.
21. При отсутствии в настоящем приложении соответствующих положений применяются правила процедуры Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, если Комитет не примет иного решения.