

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Всемирный форум для согласования  
правил в области транспортных средств****176-я сессия**

Женева, 13–16 ноября 2018 года

Пункт 8.6 предварительной повестки дня

**Прочие вопросы:**

документы для опубликования

**«Дорожные карты» для присоединения к соглашениям  
1958 и 1997 годов и их осуществления****Представлено по линии финансируемого Европейским союзом  
проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта\***

Воспроизведенный ниже документ представлен по линии финансируемого Европейским союзом проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта (проект «ЕвроМед ПРТ») на рассмотрение Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Он содержит «дорожные карты» по присоединению к соглашениям ООН 1958 и 1997 годов. Эти «дорожные карты» могут оказаться полезными для стран – партнеров ЕвроМед, а также других стран мира, которые пока не являются договаривающимися сторонами этих соглашений, но рассматривают возможность присоединения к ним и их осуществления. После утверждения «дорожных карт» ЕЭК и «ЕвроМед ПРТ» подготовят совместную публикацию, как они это делали для других соглашений, относящихся к ведению Отдела транспорта ЕЭК\*\*. Неофициальный документ, содержащий «дорожные карты» в формате их публикации, будет также представлен WP.29 для информации.

\* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/274, пункт 123, и ECE/TRANS/2018/21/Add.1, направление деятельности 3) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила ООН в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.

\*\* «Продовольственная безопасность и транспорт» – подготовленная по линии ЕЭК, ЕС и проекта ЕвроМед в области автомобильного, железнодорожного и городского транспорта (АЖГ) «дорожная карта» по присоединению к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), и его осуществлению; «Усталость водителя убивает» – подготовленная по линии ЕЭК, ЕС и проекта ЕвроМед в области АЖГ «дорожная карта» по присоединению к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей



## «Дорожные карты» для присоединения к соглашениям 1958 и 1997 годов и их осуществления

### I. Представлено по линии финансируемого Европейским союзом проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта

1. Финансируемый Европейским союзом проект ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта («ЕвроМед ПРТ») предусматривает предоставление помощи странам-партнерам в Южном Средиземноморье (Алжир, Египет, Израиль, Иордания, Ливан, Ливия, Марокко, Палестина, Сирия<sup>1</sup> и Тунис) в реализации нормативных аспектов Регионального плана действий в области транспорта на 2014–2020 годы. В частности, речь идет о поддержке в области автомобильного и городского транспорта и содействии созданию комплексной транспортной системы в Средиземноморском регионе. Цели проекта будут достигнуты посредством повышения устойчивости и эффективности перевозок в этом регионе за счет обеспечения более высокого уровня безопасности транспортных операций, повышения их технологичности, снижения транспортных издержек и уменьшения экологического воздействия транспорта, что будет способствовать региональной экономической интеграции, повышению экономического благосостояния и созданию рабочих мест.

2. Главная цель реализации проекта в южной части Средиземноморья будет состоять в выполнении вышеуказанных основных задач. В частности, в рамках проекта планируется:

а) и впредь содействовать присоединению к соответствующим соглашениям ЕЭК и способствовать их осуществлению для обеспечения применения согласованных правил перевозки, включая правила ООН в области транспортных средств, предусматривающие изготовление более безопасных и экологичных транспортных средств и проведение их периодических технических осмотров;

б) оказывать помощь в создании и обеспечении функционирования городских транспортных администраций и внедрении эффективных и инновационных решений по управлению парком автотранспортных средств в соответствии с руководящими принципами, изложенными в планах устойчивой мобильности для городов (ПУГМ) Европейского союза;

в) по просьбе стран-партнеров предоставлять им поддержку по конкретным мерам в контексте реформ нормативного регулирования, предусмотренных Региональным планом действий в сфере транспорта (РПДТ), которые не охвачены никакими другими проектами оказания технической помощи в рамках ЕвроМед;

г) определить конкретные приоритеты и цели, которые являются актуальными с точки зрения обстоятельств той или иной страны;

д) повысить уровень осведомленности о деятельности в рамках проекта среди соответствующих заинтересованных сторон в странах-партнерах и в Европе.

3. Этот проект осуществляется в рамках Европейской инициативы соседства и партнерства (ЕИСП) – Юг. В течение срока реализации проекта во всех странах – участниках ЕвроМед организуются рабочие совещания, конференции, учебные инструктажи и поездки, выполняются исследования, осуществляется обмен передовой практикой и проводятся мероприятия по оказанию технической помощи.

---

транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и его осуществлению.

<sup>1</sup> ЕС приостановил прямое сотрудничество с сирийскими властями с 2011 года до дальнейшего уведомления.

4. Из всех стран – партнеров ЕвроМед только Египет и Тунис являются Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, но ни одна страна – участник ЕвроМед не входит в число участников Соглашения 1997 года.

## **II. Цель, область применения и задачи «дорожных карт»**

5. Число дорожно-транспортных происшествий остается неприемлемо высоким, и во всем мире дорожно-транспортные происшествия являются одной из основных причин смертности и травматизма — в них ежегодно гибнет более 1,3 млн человек и почти 50 млн человек получают травмы, причем 90% случаев гибели людей и травматизма происходят в развивающихся странах. Каждая страна и каждый регион мира принимают меры для решения этой проблемы. Следует отметить, что Глобальный план ООН для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы) включает пять ключевых элементов, третьим из которых является повышение безопасности автотранспортных средств и применение государствами – членами ООН правил в области транспортных средств, разрабатываемых Всемирным форумом WP.29.

6. В этой связи проект ЕвроМед предусматривает, в частности, оказание странам-партнерам в регионе поддержки в присоединении к соглашениям 1958 и 1997 годов и прилагаемым к ним правилам и предписаниям ООН в области транспортных средств и их осуществлении.

7. Хотя в странах – участниках ЕвроМед существуют системы официального утверждения типа транспортного средства (УТТС) и периодического технического осмотра (ПТО), они далеки от действующих в Европе. Проведение в этом регионе мероприятий, связанных с правилами в области транспортных средств, показало, что благодаря присоединению к соглашениям 1958 и 1997 годов уровень безопасности транспортных средств во всех странах – партнерах ЕвроМед значительно повысится. Однако основным вопросом для них является подготовка к присоединению к этим соглашениям и их осуществление, с тем чтобы эти страны могли извлечь пользу из положений, предусматривающих использование на их территории более безопасных и экологичных транспортных средств (как вновь зарегистрированных, так и уже находящихся в обороте).

8. Настоящий документ, совместно подготовленный по линии ЕЭК и «ЕвроМед ПРТ», содержит перечень основных этапов и подэтапов, которым следует руководствоваться странам – партнерам ЕвроМед и другим странам мира, желающим присоединиться к соглашениям 1958 и 1997 годов, и осуществлять их в полном объеме («дорожные карты»).

9. Первые два этапа связаны с подготовкой к присоединению, включая координацию и соответствующие обязанности, и определением стратегических вопросов, которые необходимо рассмотреть перед присоединением. Третий этап касается исключительно присоединения к соглашениям, условий присоединения и связанных с ним процедур. Заключительная часть «дорожных карт» касается таких важных аспектов, как обеспечение осуществления и меры поддержки (этап пятый).

10. Все соответствующие нормативные и пояснительные документы содержатся в приложениях. Однако в связи с их объемом основная их часть представлена лишь в электронном виде.

## **Часть I: Соглашение 1958 года об официальном утверждении транспортных средств**

### **III. Производство более безопасных и экологичных транспортных средств**

11. Автомобильные перевозки играют важную роль в экономике и совместно с автомобильной промышленностью вносят значительный вклад в валовой внутренний продукт. В то же время дорожное движение имеет два основных негативных аспекта: дорожно-транспортные происшествия, а также шум и выбросы загрязняющих веществ.

12. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств, также известный как WP.29, был учрежден Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК в 1952 году для преодоления этих негативных аспектов и содействия международной торговле путем устранения технических барьеров в торговле транспортными средствами. С конца прошлого века Форум расширил свой географический охват, и его участником может стать любая страна или регион в рамках системы ООН, желающие сотрудничать в деле повышения безопасности и экологичности транспортных средств.

13. Наряду с правительствами Договаривающихся сторон (ДС) Соглашения 1958 года в работе Всемирного форума участие могут принимать также правительственные организации (ПО) и неправительственные организации (НПО), но в консультативном качестве.

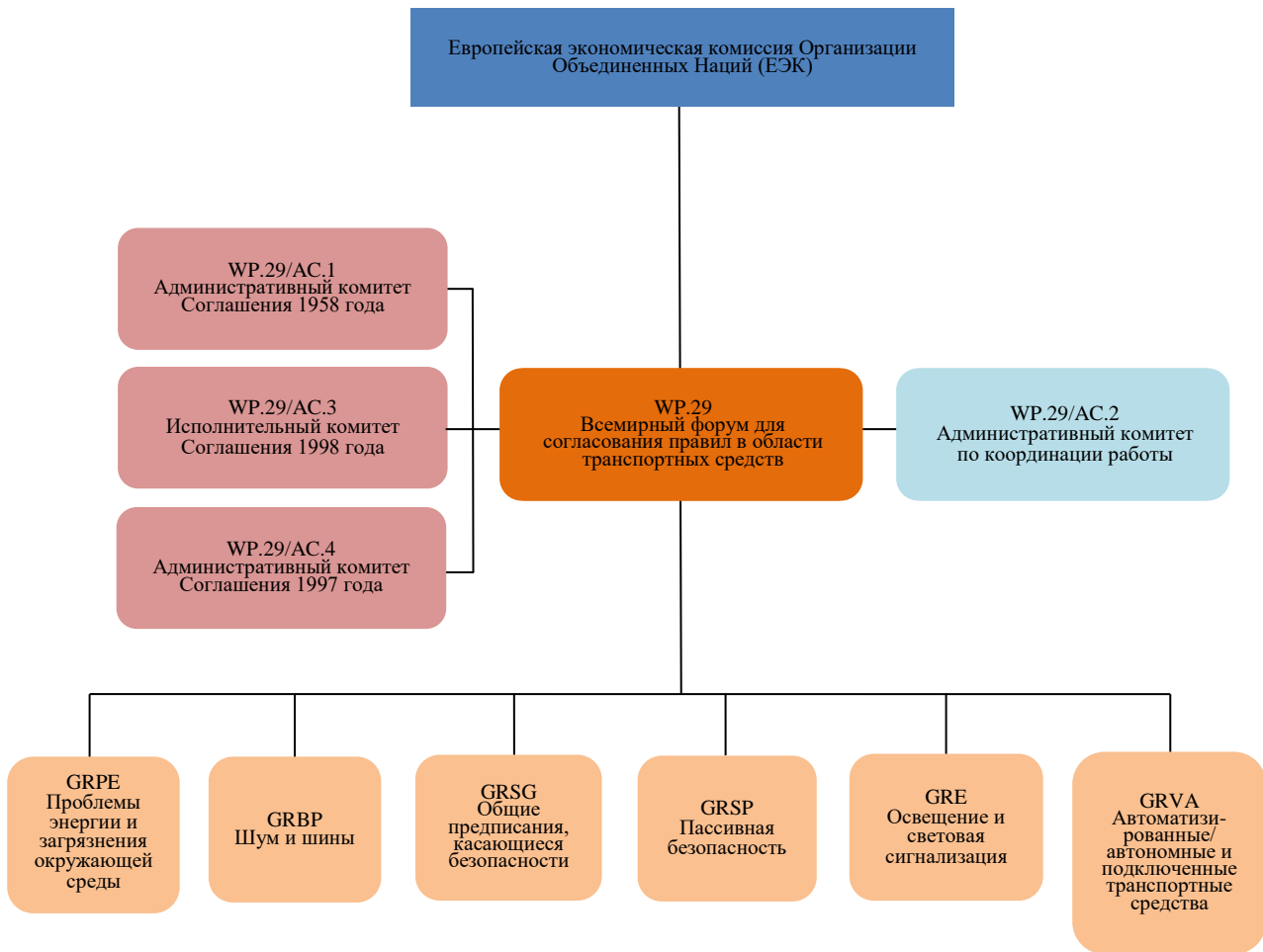
14. Работа Всемирного форума является транспарентной: повестки дня, рабочие документы, доклады, неофициальные документы, соглашения и прилагаемые к ним правила ООН, глобальные технические правила ООН и предписания ООН, а также все документы его неофициальных рабочих групп находятся в свободном доступе на веб-сайте WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

15. Некоторые договаривающиеся стороны, например Европейский союз, решили организовать внутреннее право по принципу прямого обязательного применения значительного числа правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года. Другие страны, не являющиеся Договаривающимися сторонами, применяют на своей территории некоторые правила ООН на добровольной основе.

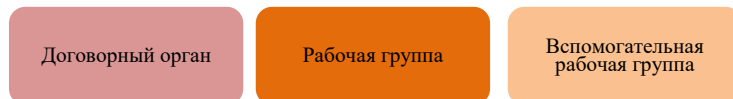
16. Повседневное руководство деятельностью WP.29 осуществляется секретариатом ЕЭК, базирующемся в Отделе устойчивого транспорта.

17. Сессии WP.29 проводятся три раза в год. Сессии вспомогательных рабочих групп экспертов (GR) организуются дважды в год. Сессии WP.29/AC.2 проводятся до начала каждой сессии WP.29.

18. Структура Всемирного форума WP.29 представлена на схеме ниже.



Пояснения:



19. В ведении Всемирного форума WP.29 находятся следующие три соглашения:

а) Соглашение о принятии согласованных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций (Пересмотр 3) (Соглашение 1958 года),

б) Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 год (Соглашение 1997 года),

в) Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 год (Соглашение 1998 года).

20. WP.29 обеспечивает согласованность между правилами ООН, предписаниями ООН и ГТП ООН, разработанными в правовых рамках этих трех соглашений ООН.

#### IV. Соглашение 1958 года

21. Соглашение ООН 1958 года обеспечивает правовую и административную основу для введения международных правил ООН (прилагаемых к Соглашению) с единообразными предписаниями в отношении испытаний на соответствие эксплуатационным требованиям, для административных процедур предоставления официальных утверждений типа, для подтверждения соответствия производства и для взаимного признания официальных утверждений типа, выданных Договаривающимися сторонами. Соглашение 1958 года насчитывает 52 Договаривающиеся стороны, включая Европейский союз в качестве региональной организации экономической интеграции. К Соглашению прилагаются 144 правила ООН. Последний пересмотр (Пересмотр 3) Соглашения 1958 года вступил в силу 14 сентября 2017 года. Текст Пересмотра 3 см. по адресу <http://www.unecese.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

22. Соглашение 1958 года насчитывает 52 Договаривающихся стороны, в том числе 41 страну – член ЕЭК. В числе других Договаривающихся сторон – Европейский союз, Япония, Австралия, Южная Африка, Новая Зеландия, Республика Корея, Малайзия, Таиланд, Тунис, Египет и Армения.

#### V. Основные положения Соглашения 1958 года

23. Цель Соглашения 1958 года заключается в установлении правил ООН для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и условий выдачи официальных утверждений по типу конструкции и их взаимного признания для использования Договаривающимися сторонами. Пересмотр 3 Соглашения 1958 года предусматривает также создание международной системы официального утверждения типа комплектного транспортного средства (МОУТКТС).

24. Новые правила ООН и поправки к существующим правилам ООН принимаются по итогам голосования большинством в четыре пятых голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

25. Договаривающиеся стороны могут принять решение не применять новые правила ООН и поправки к существующим правилам.

26. Договаривающаяся сторона, принявшая любые правила ЕЭК ООН, может предоставлять официальное утверждение типа в отношении систем и частей механических транспортных средств, охватываемых данными правилами ООН, и должна признавать официальные утверждения по типу конструкции, выданные любой другой Договаривающейся стороной, применяющей эти правила ООН.

27. Договаривающиеся стороны, предоставляющие официальное утверждение по типу конструкции, должны обладать техническими навыками для проведения испытаний в соответствии с техническими требованиями соответствующих правил ООН и компетенцией для обеспечения соответствия производства.

28. Соглашение включает также приложения с административными и процедурными положениями, применимыми ко всем правилам ООН, прилагаемым к настоящему Соглашению, а также ко всем Договаривающимся сторонам, применяющим одни или несколько правил ООН. К Соглашению прилагаются следующие дополнения:

- |    |              |  |
|----|--------------|--|
| a) | Дополнение 1 | Процедуры проверки соответствия производства;  |
| b) | Добавление 2 | Часть первая: оценка, назначение технических служб и уведомление о них;<br><br>Часть вторая: стандарты, которым должны соответствовать технические службы, указанные в первой части настоящего приложения; |

- Часть третья: процедура оценки технических служб;
- c) Добавление 3 Процедуры для официальных утверждений типа ООН;
  - d) Добавление 4 Нумерация официальных утверждений типа ООН;
  - e) Добавление 5 Распространение документации об официальном утверждении;
  - f) Добавление 6 Процедуры решения проблем толкования в связи с применением правил ООН и предоставлением официальных утверждений на основании этих правил ООН;
  - g) Добавление 7 Процедура предоставления официальных утверждений с исключениями в отношении новых технологий;
  - h) Добавление 8 Общие условия применения виртуальных методов испытания.

## VI. Основные положения правил ООН, прилагаемых к Соглашению

29. Правила ООН регулируют вопросы, касающиеся всех категорий автотранспортных средств, внедорожной подвижной техники, а также их частей и оборудования.

30. Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, включают:

- a) технические требования и при необходимости альтернативные требования;
- b) методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам;
- c) условия предоставления официальных утверждений типа;
- d) условия взаимного признания предоставленных официальных утверждений типа;
- e) положения, касающиеся маркировки транспортных средств, их оборудования и частей для оказания Договаривающимся сторонам содействия в выявлении и проверке транспортных средств, подлежащих регистрации в их стране;
- f) условия для обеспечения соответствия производства (СП);
- g) условия эксплуатационного соответствия;
- h) условия утилизации транспортных средств.

## VII. Преимущества присоединения к Соглашению 1958 года

31. Повышение безопасности и экологичности транспортных средств: правила ООН включают в себя наиболее жесткие предписания, касающиеся безопасности и экологичности транспортных средств. Присоединение к соглашениям и обязательное применение правил ООН для регистрации транспортных средств обеспечит более высокий уровень их безопасности и экологичности.

32. Выполнение рекомендаций Плана действий ООН для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения: Глобальный план действий ООН на Десятилетие включает пять основных компонентов. Третий компонент связан с повышением безопасности автотранспортных средств, и в его контексте

рекомендуется применять правила и предписания ООН, разработанные Всемирным форумом WP.29.

33. Взаимное признание предоставленных официальных утверждений типа: Договаривающаяся сторона, принявшая какие-либо прилагаемые к Соглашению правила ООН, может предоставить официальное утверждение типа предметов оборудования и частей механических транспортных средств, охватываемых данными правилами ООН. Такая Договаривающаяся сторона должна признавать официальные утверждения по типу конструкции, выданные любой другой договаривающейся стороной, применяющей эти правила ООН. Это один из ключевых элементов Соглашения 1958 года.

34. Устранение технических барьеров в торговле путем взаимного признания предоставленных официальных утверждений типа.

35. Содействие разработке национальных правил в области транспортных средств: разработка новых правил в области транспортных средств является сложным, длительным и весьма дорогостоящим процессом. Внедрив правила ООН, которые доказали свою эффективность, страны получают возможность незамедлительно и бесплатно использовать свод технических требований в отношении характеристик транспортных средств.

36. Гибкость в применении правил ООН: в процессе присоединения к Соглашению Договаривающиеся стороны вправе выбирать те правила ООН, которые будут ими применяться, или же не выбирать никаких правил. Договаривающаяся сторона может в любой момент принять решение о применении любых других правил ООН. Любая Договаривающаяся сторона может принять решение о прекращении применения любых правил ООН.

37. Сохранение национальных правил: правила ООН могут быть факультативными в отличие от национальных правил. Договаривающиеся стороны, применяющие правила ООН, могут сохранить свои национальные правила или отступить от них.

38. Создание компетентного органа по официальному утверждению типа и технических служб, назначенных для проведения испытаний и проверки характеристик, позволяет повысить уровень технического обслуживания, обеспечиваемого органами администрации.

39. Технологическое развитие национальных предприятий: применение правил ООН может способствовать повышению технического уровня производства в стране в результате адаптации процесса изготовления транспортных средств, предметов оборудования и частей к переходу на использование наиболее прогрессивных технологий. Приведение национальных правил в соответствие с правилами ООН может подготовить почву для плавной интеграции технологических новшеств.

40. Участие в процессе принятия решений по разработке правил ООН: участие в разработке правил ООН открыто для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Вместе с тем только Договаривающиеся стороны Соглашения могут голосовать при внедрении новых правил ООН или в случае внесения поправок в существующие правила ООН.

41. Национальные органы власти могут предоставлять официальные утверждения типа в отношении транспортных средств и их поставщиков на основании тех правил ООН, которые применяются в соответствующей стране.

42. Будучи Договаривающимися сторонами Соглашения и в обязательном порядке применяя те или иные правила ООН, страны могут отказать в регистрации на своей территории транспортных средств, которые не отвечают установленным требованиям.



## **VIII. Основные ссылки для получения доступа к текстам Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН**

43. Текст Соглашения 1958 года (Пересмотр 3 вступил в силу 14 сентября 2017 года):

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>.

42. Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs0-20.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs61-80.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs121-140.html>

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>.

44. Статус Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН, а также органов по официальному утверждению типа и технических служб <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

45. Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций (Нью-Йорк):

[https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1\\_en.xml](https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_en.xml).

46. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – домашняя страница:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

47. Круг ведения (WP.29):

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html>.

48. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – Методы работы – Порядок присоединения (третье издание 2012 года; четвертое издание находится в стадии разработки):

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>.

49. В настоящее время создается новый веб-сайт ЕЭК с Пересмотром 3, МОУТКТС, ДЕТА, УИ и руководящими принципами.

## **IX. «Дорожная карта» реализуемого ЕЭК и ЕС проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта для присоединения к Соглашению 1958 года и его осуществления**

50. Настоящая «дорожная карта» призвана служить руководством для стран – партнеров ЕвроМед, желающих присоединиться к Соглашению 1958 года и осуществлять его. Эта дорожная карта, безусловно, может также служить ориентиром для стран за пределами евро-средиземноморского региона, заинтересованных в присоединении к Соглашению 1958 года.

51. В дорожной карте предложены пять основных этапов, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение системы Соглашения на территории этих стран.

## **ЭТАП 1: Подготовка к присоединению**

### **1.1 Координация и обязанности на национальном уровне**

52. В зависимости от структуры государственного управления Соглашение 1958 года и прилагаемые к нему правила ООН могут относиться к сфере ответственности различных министерств или ведомств. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принимать активное участие в подготовке к присоединению.

53. Неисчерпывающий перечень обычно включает министерства, ведомства и органы, занимающиеся вопросами транспорта, промышленности, охраны окружающей среды, внутренних дел, торговли и таможни.

54. По возможности, в этом процессе следует принять участие представителям частного сектора, которые выражают интересы конечных пользователей правил ООН, т. е. изготовители транспортных средств и их поставщики, а также компетентные лаборатории, которые могут выступать в качестве технических служб, назначенных для проведения испытаний в соответствии с правилами ООН.

55. В процессе подготовки к присоединению необходимо в официальном порядке наладить координацию между заинтересованными участниками.

56. Следует отметить, что каждая страна должна анализировать и выбирать свою собственную административную структуру с учетом существующих потребностей, культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, наличия персонала и опыта. Приведенные ниже подэтапы носят рекомендательный характер и не должны считаться обязательными.

### **1.2 Общая координация и надзор**

57. Хотя правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года, могут затрагивать различные министерства или органы, главная ответственность должна быть возложена на одно министерство или правительственное учреждение. В ряде Договаривающихся сторон Соглашения 1958 года таковым является министерство транспорта, однако в других странах основная ответственность возлагается на министерство промышленности или даже министерство окружающей среды. В этом случае общий контроль и координация всех мероприятий, связанных с Соглашением 1958 года, должны осуществляться под руководством компетентного министра.

### **1.3 Учреждение компетентного органа по Соглашению 1958 года**

58. Соглашение 1958 года само по себе не является сложным для осуществления. Вместе с тем прилагаемые к нему правила ООН с технической точки зрения являются довольно сложными для внедрения и обеспечения беспрепятственного применения. Кроме того, для успешной реализации решающее значение имеют координация и сотрудничество между всеми министерствами и другими государственными структурами. В этой связи следует создать национальный компетентный орган.

59. Используя имеющийся опыт и ресурсы, компетентный орган будет заниматься вопросами, касающимися национального осуществления и затрагивающими государственные и частные заинтересованные стороны. Компетентный орган должен иметь обязанности и быть наделен полномочиями. Он может представлять страну на международных совещаниях, в частности на сессиях Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств (WP.29). Кроме того, настоятельно рекомендуется, чтобы его эксперты принимали участие в работе сессий всех шести вспомогательных рабочих групп Всемирного форума WP.29 (см. схему в пункте 18 выше).

60. Поскольку основные меры, принимаемые на основании Соглашения 1958 года, связаны с предоставлением и признанием официальных утверждений типа, то Соглашение 1958 года предусматривает, что национальный компетентный орган должен назначить орган по официальному утверждению типа.

61. Для этого органа должны быть выделены необходимые людские и финансовые ресурсы.

62. На самом раннем этапе выбранный национальный компетентный орган должен назначить «национального координатора по Соглашению 1958 года», который будет на постоянной основе заниматься вопросами, связанными с этим Соглашением. Работа этого координатора играет исключительно важную роль в успешной реализации и обеспечении бесперебойного применения Соглашения 1958 года в стране. Поддержку национальному координатору в осуществлении им своей деятельности должна оказывать группа штатных экспертов, а при необходимости в соответствующих случаях – также внешние эксперты.

## **ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения**

### **2.1 Анализ Соглашения 1958 года и соответствующего национального законодательства**

63. Национальный координатор и компетентный орган анализируют Соглашение 1958 года, прилагаемые к нему правила ООН и соответствующее национальное право. Они также несут ответственность за обеспечение перевода текста Соглашения 1958 года (при необходимости). Что касается письменного перевода, то следует отметить, что Соглашение 1958 года распространяется ЕЭК на всех трех ее официальных языках, т. е. на английском, русском и французском. До Пересмотра 2 Соглашения 1958 года ЕЭК также предоставляла текст Соглашения на трех других официальных языках Организации Объединенных Наций, т. е. на китайском, арабском и испанском. Ожидается, что перевод на эти языки будет подготовлен и для нового Пересмотра 3 Соглашения 1958 года. Кроме того, в связи с присоединением Европейского союза к Соглашению 1958 года Европейская комиссия обеспечивает его перевод на все официальные языки Европейского союза.

64. После анализа Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН компетентный орган, ответственный за официальное утверждение типа автотранспортных средств (УТТС), получит представление о преимуществах присоединения к Соглашению 1958 года. В этом процессе должны принимать участие ведомства, которые имеют технические навыки в данной области (и которые в будущем будут играть роль технических служб и т. д.). Следует провести консультации с другими ведомствами, которые могут иметь административные и правовые полномочия на подписание международного соглашения (т. е. министерства иностранных дел, охраны окружающей среды, промышленности и т. д.).

65. После выполнения этих шагов национальный/региональный орган страны должен, в случае необходимости, принять политическое решение о том, чтобы инициировать национальную/региональную (внутреннюю) процедуру для присоединения к Соглашению 1958 года.

### **2.2 Определение сферы охвата и применимости Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН**

66. Статья 11 Соглашения предусматривает, что любая Договаривающаяся сторона может во время присоединения к настоящему Соглашению заявить, что она не считает себя связанной положениями пунктов 1–3 статьи 10 Соглашения 1958 года, касающейся споров между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения и прилагаемых к нему правил ООН.

67. Никакие иные оговорки к настоящему Соглашению, добавлениям и приложениям к нему и прилагаемым к нему Правилам ООН не допускаются, однако любая Договаривающаяся сторона может в соответствии с положениями пункта 5 статьи 1 заявить, что она не намерена применять некоторые из Правил ООН или что она не намерена применять никакие из них.

68. В связи с этим необходимо, чтобы до присоединения к Соглашению 1958 года страна приняла решение о том, будет ли она себя связывать пунктами 1–3 статьи 10.

69. В то же время страны должны определиться на случай, если они не намерены применять некоторые из правил ООН, или если они не намерены применять никакие из них. Это намерение должно быть четко указано в документе о присоединении к Соглашению 1958 года. Если документ о присоединении не содержит таких ограничений, то предполагается, что страна будет применять все находящиеся в силе правила ООН.

70. Применение правил ООН Договаривающейся стороной подразумевает, что страна признает официальные утверждения типа, предоставленные другими Договаривающимися сторонами Соглашения 1958 года, применяющими эти правила ООН. Аналогичным образом, другие Договаривающиеся стороны, применяющие те же правила ООН, должны на взаимной основе признавать официальные утверждения типа, предоставленные такой Договаривающейся стороной.

71. Если какая-либо Договаривающаяся сторона хочет сделать те или иные правила ООН обязательными на своей территории, она должна предпринять позитивные меры для их транспонирования в национальное/региональное законодательство.

72. Присоединение к Соглашению 1958 года и применение правил ООН обеспечивают сохранение национального законодательства параллельно правилам ООН, применяемым в стране. Вместе с тем следует отметить, что присоединяющимся странам было бы проще предусмотреть в своих национальных законах применение только выбранных ими правил ООН.

73. Странам следует разрешить все вышеупомянутые вопросы до начала процесса присоединения к Соглашению 1958 года.

### **ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1958 года**

74. В статье 6 Соглашения 1958 года определены условия присоединения к нему. В настоящее время государства – члены ЕЭК и государства, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом, могут стать Договаривающимися сторонами Соглашения; кроме того, присоединиться к нему имеют возможность государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии. На практике это означает, что Соглашение 1958 года открыто для всех стран мира, являющихся членами ООН.

75. Страны, желающие присоединиться к Соглашению 1958 года, должны представить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций официальную просьбу, также известную как «документ о присоединении».

76. Этот документ должен быть подписан одним из трех оговоренных представителей власти, а именно главой государства, главой правительства или министром иностранных дел. Этот документ не имеет установленного образца, но должен включать следующее:

а) название, дату и место заключения соответствующего юридического документа;

б) полное имя и должность лица, подписавшего данный документ, т. е. главы государства, главы правительства или министра иностранных дел или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;

в) недвусмысленное выражение намерения правительства – от имени государства – считать себя связанным положениями указанного юридического документа и взять на себя обязательства по его добросовестному соблюдению и выполнению предусмотренных в нем положений;

г) дату и место выдачи данного документа;

д) подпись главы государства, главы правительства или министра иностранных дел (одной официальной печати недостаточно) или любого другого лица,

временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;

f) Типовой документ о присоединении, адаптированный для целей присоединения к Пересмотру 3 Соглашения 1958 года, воспроизводится ниже.

77. Типовой документ о присоединении, адаптированный для целей присоединения к Пересмотру 3 Соглашения 1958 года, воспроизводится ниже.

## ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О ПРИСОЕДИНЕНИИ

(образец, адаптированный для целей присоединения к Пересмотру 3  
Соглашения 1958 года)

(Подлежит подписанию главой государства, главой правительства или министром  
иностраннных дел)

### ПРИСОЕДИНЕНИЕ

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО** Соглашение о принятии единообразных технических правил Организации Объединенных Наций для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций (E/ECE/TRANS/505/Rev.3), было заключено в Женеве 14 сентября 2017 года<sup>2</sup>,

**ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я**, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутое Соглашение, присоединяется к нему и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

*[В соответствии со статьей 1.5 Соглашения [название государства] заявляет, что оно не считает себя связанным [какими-либо правилами/перечислить правила] – факультативное положение (см. пункт 2.2 выше)].*

*[В соответствии со статьей 11 [название государства] заявляет, что оно не считает себя связанным статьей 10 Соглашения – факультативное положение (см. пункт 2.2 выше)].*

**В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО** я подписал/а настоящий документ о присоединении в [место] [дата].

[Подпись]

78. Документ о присоединении вступает в силу только после сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Регистрируемой датой сдачи на хранение обычно является дата получения этого документа в Центральных учреждениях. В целях оперативного оформления странам рекомендуется направлять такие документы непосредственно в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

79. Кроме того, следует отметить, что Соглашение 1958 года вступает в силу для присоединившейся к нему страны на шестидесятый день после сдачи на хранение

<sup>2</sup> Прежние названия Соглашения: Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, совершено в Женеве 20 марта 1958 года (первоначальный вариант); Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершено в Женеве 5 октября 1995 года (Пересмотр 2).

соответствующего документа о присоединении. К этому времени каждая страна должна быть в состоянии выполнять положения Соглашения.

#### **ЭТАП 4: Налаживание процесса сертификации для целей официального утверждения типа**

80. Главная цель Соглашения 1958 года состоит в предоставлении свидетельств об официальном утверждении типа транспортных средств и их систем, частей и оборудования в соответствии с требованиями, установленными правилами Организации Объединенных Наций для транспортных средств, что повышает их уровень безопасности и экологичности. Из этой цели непосредственно следует взаимное признание предоставленных официальных утверждений типа.

81. Свидетельства об официальном утверждении типа выдаются после конкретных испытаний, условия проведения которых определены в каждом правиле ООН. Технические службы, которые назначаются ООУТ, готовят протокол испытания, на основе которого выдается свидетельство об официальном утверждении типа.

82. Соответственно, ООУТ налаживает для назначенных технических служб процесс сертификации для целей официального утверждения типа.

##### **4.1 Создание сети технических служб, ответственных за проведение обязательных испытаний**

83. Для получения свидетельства об официальном утверждении типа транспортные средства, их системы, части и предметы оборудования должны выдерживать испытания, определенные в каждом правиле ООН. Эти испытания могут проводиться только техническими службами, которые ранее были назначены в соответствии с условиями, установленными в Соглашении 1958 года (см. приложение 2). Эти условия предполагают, что технические службы имеют доступ к необходимому оборудованию/инфраструктуре для проведения испытаний, а их сотрудники обладают необходимыми для этого техническими навыками и знаниями.

84. Технические службы могут быть назначены для одного или нескольких правил ООН в зависимости от их возможностей и экспертных знаний.

85. Договаривающиеся стороны могут назначать технические службы в своей или любой другой стране. В любом случае орган по официальному утверждению типа отвечает за назначенные технические службы и выполняет проверки на предмет того, что они надлежащим образом проводят испытания, определенные в правилах ООН.

86. Следует отметить, что испытания могут проводиться на объекте изготовителя, но проводить и контролировать их могут только сотрудники технических служб или органа по официальному утверждению типа.

##### **4.2 Организация экспертных рабочих совещаний/семинаров по Соглашению 1958 года**

87. Для укрепления экспертных знаний различных сторон, участвующих в применении и обеспечении соблюдения положений Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН, целесообразно проводить экспертные рабочие совещания/семинары.

88. Основное внимание в ходе таких рабочих совещаний/семинаров следует сосредоточить на административном процессе предоставления официальных утверждений типа.

##### **4.3 Подлежащие выполнению процедуры**

89. В дополнение к общим положениям Соглашения 1958 года прилагаемые к нему правила ООН устанавливают технические требования и процедуры испытаний, которые должны соблюдаться в процессе официального утверждения типа транспортных средств, их частей и оборудования.

90. В Соглашении и правилах ООН также уточняются процедуры обеспечения соответствия производства.

#### **4.4 Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных**

91. Одним из ключевых элементов Соглашения 1958 года является взаимное признание предоставленных официальных утверждений типа. Таким образом, необходимо создать надежную базу данных, доступную для всех сторон.

92. В приложении 5 к Пересмотру 3 Соглашения 1958 определен порядок распространения документации об официальном утверждении.

93. Если от органа по официальному утверждению типа требуется или его просят предоставить копию официального утверждения и приложений к нему, то он направляет эти документы в бумажном виде или по электронной почте в электронном формате либо посредством использования защищенной базы данных в Интернете, созданной Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций.

94. Эта база данных еще не функционирует; вместе с тем следует отметить, что в число документов, хранящихся в защищенной базе данных в Интернете, должны входить, по крайней мере, документы, указанные в каждом правиле ООН, а именно документы, направляемые Договаривающимся сторонам в целях уведомления о предоставлении официального утверждения, о распространении, об отказе в предоставлении официального утверждения или о его отмене либо об окончательном прекращении производства типа колесных транспортных средств, предметов оборудования или частей в соответствии с Правилами ООН.

95. До тех пор, пока эта база данных не начнет полноценно функционировать, для предоставления копии свидетельства об официальном утверждении и приложений к нему применяются две другие процедуры (предоставление в бумажном виде или по электронной почте).

### **ЭТАП 5: Обеспечение соблюдения**

96. На каждое транспортное средство, систему, предмет оборудования или часть, охватываемые любыми правилами ООН, применяемыми страной в обязательном порядке, должно выдаваться свидетельство об официальном утверждении типа.

#### **5.1 Введение или пересмотр законов в отношении обеспечения применения**

97. Договаривающиеся стороны, осуществляющие Соглашение 1958 года, действуя через назначенный ими компетентный орган, принимают во внимание аспекты обеспечения соблюдения на национальном уровне и определяют соответствующую стратегию.

98. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все необходимые меры с целью обеспечения соблюдения положений Соглашения 1958 года.

99. Даже в том случае, если положения Соглашения 1958 года допускают использование других систем сертификации, оно главным образом предназначено для поддержки системы официального утверждения типа (СОУТ). Если в стране нет законов, опирающихся на СОУТ, то для реализации этого подхода необходимо будет ввести новые законы или пересмотреть существующее законодательство.

100. Как отмечалось выше, обязательное применение правил ООН требует от Договаривающейся стороны принятия позитивных юридических мер. Следовательно, одно из первых изменений в национальном праве должно предусматривать признание, в качестве альтернативы на национальном уровне, транспортных средств, отвечающих тем избранным правилам ООН, которые применяются этой Договаривающейся стороной.

101. Поскольку положения правил ООН, прилагаемых к Соглашению 1958 года, постоянно обновляются с учетом новых технологий, было бы целесообразно также

обновлять национальные законы с целью включения ссылок на новые поправки к этим правилам ООН, принятые Всемирным форумом WP.29.

## **5.2 Надлежащая подготовка кадров**

102. Сотрудники правоохранительных органов должны проходить подготовку для понимания положений Соглашения 1958 года и контроля за их соблюдением.

103. Неисчерпывающий перечень методов обучения для этих целей включает:

- a) семинары;
- b) демонстрации на местах с участием других Договаривающихся сторон.



## Х. Резюме «дорожной карты» в виде таблицы с этапами присоединения к Соглашению 1958 года и его осуществления

<i>ПОДГОТОВКА К ПРИСОЕДИНЕНИЮ</i>		<i>ПРИСОЕДИНЕНИЕ</i>	<i>ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ</i>	
<b>ЭТАП 1</b>	<b>ЭТАП 2</b>	<b>ЭТАП 3</b>	<b>ЭТАП 4</b>	<b>ЭТАП 5</b>
104. Подробная «дорожная карта» – таблица действий				
<i>№</i>	<i>ЭТАПЫ</i>	<i>СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ</i>	<i>ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРУКТУРЫ</i>	<i>ПРИМЕЧАНИЯ</i>
<b>ЭТАП 1: Подготовка к присоединению</b>				
1.1	Координация и обязанности на национальном уровне	Период планирования	Высший государственный уровень	
1.2	Общая координация и надзор	Период планирования	Высший государственный уровень	
1.3	Учреждение компетентного органа	Период планирования	Высший государственный уровень	
<b>ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения</b>				
2.1	Анализ Соглашения 1958 года и соответствующего национального законодательства	Период планирования	Высший государственный уровень/ Национальный координатор/ Компетентный орган/Национальные эксперты	
2.2	Определение сферы охвата и применимости Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН	Период планирования	Высший государственный уровень/ Национальный координатор	
<b>ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1958 года</b>				
		После периода планирования	Высший государственный уровень	
<b>ЭТАП 4: Налаживание процесса сертификации для целей официального утверждения типа</b>				
4.1	Создание сети технических служб, ответственных за проведение обязательных испытаний	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальные координаторы/ Компетентные органы	
4.2	Организация экспертных рабочих совещаний по Соглашению 1958 года	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальные координаторы/ Компетентные органы	

<i>№</i>	<i>ЭТАПЫ</i>	<i>СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ</i>	<i>ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРУКТУРЫ</i>	<i>ПРИМЕЧАНИЯ</i>
4.3	Подлежащие выполнению процедуры	В течение 9 месяцев после присоединения	Национальные координаторы/ Компетентные органы	
4.4	Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных	В течение первого года после присоединения	Компетентный орган	
<b>ЭТАП 5: Обеспечение соблюдения</b>				
5.1	Введение или пересмотр законов в отношении обеспечения применения	В течение 3 месяцев после присоединения	Законодательный орган	
5.2	Надлежащая подготовка кадров	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальные координаторы/ Компетентный орган	

## XI. Приложения и соответствующие справочные документы

105. Все документы, прилагаемые к настоящему документу, будут доступны только в электронном варианте «дорожной карты». С ними можно ознакомиться также на веб-сайте ЕЭК.

a) Соглашение о принятии согласованных технических правил ООН для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих правил Организации Объединенных Наций (Пересмотр 3) (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>).

b) Правила ООН, прилагаемые к Соглашению 1958 года:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs0-20.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs41-60.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs61-80.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs121-140.html>  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>.

c) Статус Соглашения 1958 года и прилагаемых к нему правил ООН, а также органов по официальному утверждению типа и технических служб  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

## **Часть II. Соглашение 1997 года**

### **ХII. Соглашение о периодических технических осмотрах транспортных средств 1997 года**

### **ХIII. Обеспечение безопасности и экологичности транспортных средств**

106. На Венской конференции в 1997 году министры транспорта подписали Соглашение ООН о периодических технических осмотрах (ПТО) транспортных средств, находящихся в эксплуатации, для согласования технических требований к транспортным средствам, используемым для грузоперевозок. Одна из целей Соглашения о ПТО состоит в повышении показателей безопасности и экологичности транспортных средств в странах, которые приняли решение о согласовании своих систем ПТО. Соглашение 1997 года было представлено ЕЭК на Венской конференции. Проект текста Соглашения был подготовлен Всемирным форумом для согласования правил в области транспортных средств (WP.29).

107. После принятия Соглашения 1997 года, представители стран, участвующих в работе Всемирного форума WP.29, в конечном итоге разработали прилагаемые к нему предписания № 1 и 2 ООН, касающиеся ПТО коммерческих транспортных средств в отношении уровня выбросов и безопасности.

108. Помимо представителей стран – участниц Всемирного форума WP.29 в разработке Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН принимают участие другие субъекты. НПО вносят существенный вклад в процесс разработки предписаний ООН по ПТО. К ним часто обращаются за техническими данными и консультациями. В ответ на просьбы представителей правительств НПО направляют свои предложения в отношении новых предписаний ООН и поправок к существующим предписаниям.

### **ХIV. Соглашение ООН 1997 года**

109. Во время заключения Соглашения нормативные условия для большегрузных транспортных средств и их техническое состояние в странах региона ЕЭК существенно различались, поэтому было сочтено полезным установить для таких транспортных средств, находящихся в эксплуатации, минимальный уровень экологических характеристик и показателей безопасности, для того чтобы облегчить внутриевропейские перевозки с использованием коммерческих транспортных средств.

110. В настоящее время к Соглашению прилагаются два технических предписания ООН, касающиеся осмотра транспортных средств, технический вклад в разработку которых внесли участники WP.29 и, в частности, Международный комитет по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ). Предписания ООН могут оказаться полезными для стран, желающих предусмотреть в своем национальном законодательстве систему периодического осмотра на основе международного опыта в этой области.

111. В сотрудничестве и при поддержке со стороны МКТОТ, имеющего широкое международное представительство, планируется разрабатывать и регулярно обновлять технические предписания ООН, прилагаемые к этому Соглашению.

112. К Соглашению 1997 года прилагаются 2 предписания ООН. Эти предписания ООН вступили в силу в пересмотренном варианте в начале 2018 года и распространяются на автотранспортные средства категорий M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>

и О<sub>4</sub><sup>3</sup>. Взаимное признание ПТО между Договаривающимися сторонами, применяющими эти предписания ООН, облегчает трансграничное движение автотранспортных средств.

113. Соглашение 1997 года в настоящее время насчитывает 14 Договаривающихся сторон, а еще 15 государств подписали, но пока не ратифицировали его, как это указано в таблице ниже.

114. На сегодняшний день сторонами Соглашения 1997 года являются только европейские страны, несмотря на то, что оно открыто для всех государств – членов Организации Объединенных Наций.

## **XV. Основные положения Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН**

115. Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года имеют право стать члены ООН и региональные организации экономической интеграции.

116. Это Соглашение 1997 года обеспечивает правовую основу и процедуры для принятия единообразных предписаний, касающихся проведения технических осмотров транспортных средств, находящихся в эксплуатации, и взаимного признания сертификатов таких осмотров.

117. На основании этого Соглашения новые предписания ООН и поправки к существующим предписаниям ООН принимаются большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Принятое предписание ООН препровождается Генеральному секретарю ООН и затем доводится до сведения каждой Договаривающейся стороны (статьи 1 и 2).

118. Новое предписание ООН или поправка к существующему предписанию ООН вступает в силу для всех Договаривающихся сторон, которые не уведомили Генерального секретаря о своем возмущении в течение шести месяцев с момента уведомления, если только возмущение не выскажет более чем одна треть Договаривающихся сторон. Если против выступает более одной трети Договаривающихся сторон, то предписание ООН или поправка не вступает в силу ни для одной Договаривающейся стороны.

119. В предписаниях ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, перечисляются подлежащие осмотру детали, методы испытания и основные причины для отказа, которые распределены по категориям риска. При проведении осмотров должно использоваться имеющееся в настоящее время оборудование без демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства.

120. Международный сертификат технического осмотра, выданный назначенными уполномоченными центрами технического осмотра какой-либо Договаривающейся стороны, должен на взаимной основе признаваться другими Договаривающимися сторонами, применяющими это же предписание (эти же предписания), если они достигнут такой договоренности.

121. В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается секретариату WP.29 для информирования Договаривающихся сторон.

122. Соглашением предусматривается также, что любая Договаривающаяся сторона, направив требуемые уведомления, может начать применять то или иное предписание ООН после его принятия в рамках Соглашения или прекратить использование предписания ООН, которое она применяла. В последнем случае данная

<sup>3</sup> В соответствии с определениями, содержащимися в Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (CP.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, пункт 2, – [www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

Договаривающаяся сторона должна за один год вперед уведомить о своем решении Генерального секретаря ООН.

123. Цель этого Соглашения и прилагаемых к нему предписаний состоит в том, чтобы гарантировать соответствие всех зарегистрированных автотранспортных средств эксплуатационным требованиям на протяжении всего срока их службы.

124. В настоящее время к Соглашению прилагаются два предписания, охватывающие экологические характеристики и положения о безопасности автотранспортных средств, подлежащих осмотру.

125. Предписание № 1 ООН содержит единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды.

126. Максимальная продолжительность перерывов между осмотрами установлена следующим образом:

<i>Категории транспортных средств</i>	<i>Максимальная продолжительность перерывов между осмотрами</i>
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М <sub>1</sub> , кроме такси и машин скорой помощи	Через четыре года после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем один раз в два года
Грузовые транспортные средства: N <sub>1</sub>	
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М <sub>1</sub> , используемые в качестве такси и машин скорой помощи, М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub>	Через один год после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем ежегодно
Грузовые транспортные средства: N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub>	
Прицепы: O <sub>3</sub> и O <sub>4</sub>	

127. Осмотр включает как минимум следующие аспекты:

- a) опознавательные знаки транспортного средства;
- b) выбросы отработавших газов;
- c) шум;
- d) прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению требований о безопасности и экологических требований и перечисленные в пункте 5 приложения к Предписанию.

128. В приложении к Предписанию № 1 ООН указаны позиции, подлежащие проверке. Исходя из типа двигателя транспортного средства и даты его регистрации в Предписании ООН определено, каким образом следует проводить проверку этого транспортного средства и каковы действующие ограничения по каждой позиции.

129. Предписание № 2 ООН содержит единообразные положения, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении их пригодности и эксплуатации.

130. Максимальные перерывы между осмотрами указаны в таблице ниже:

<i>Категории транспортных средств</i>	<i>Максимальная продолжительность перерывов между осмотрами</i>
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М <sub>1</sub> , кроме такси и машин скорой помощи	Через четыре года после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем один раз в два года
Грузовые транспортные средства: N <sub>1</sub>	

<i>Категории транспортных средств</i>	<i>Максимальная продолжительность перерывов между осмотрами</i>
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М <sub>1</sub> , используемые в качестве такси и машин скорой помощи, М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub>	Через один год после первого ввода в эксплуатацию или первой регистрации и затем ежегодно
Грузовые транспортные средства: N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub>	
Прицепы: O <sub>3</sub> и O <sub>4</sub>	

131. Осмотр охватывает по крайней мере перечисленные ниже позиции:

- a) опознавательные знаки транспортного средства;
- b) тормозное оборудование;
- c) рулевое управление;
- d) обзорность;
- e) осветительное оборудование и элементы электросистемы;
- f) оси, колеса, шины, подвеска;
- g) шасси и крепления шасси;
- h) прочее оборудование;
- i) дополнительные осмотры транспортных средств, предназначенных для коммерческих перевозок пассажиров.

132. В Предписании № 2 ООН предусмотрены методы осмотра, основные причины для отказа и оценка дефектов для каждой категории дефектов (незначительные, серьезные и опасные) и предельные значения в тех случаях, когда это возможно.

133. Кроме того, в марте 2017 года Всемирный форум WP.29 принял резолюцию, касающуюся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года (СР.6).

134. СР.6 охватывает следующие аспекты:

- a) минимальные требования в отношении станций технического осмотра и испытательного оборудования;
- b) минимальные требования, касающиеся компетентности, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов;
- c) контрольные органы.

## **XVI. Основные преимущества для Договаривающихся сторон, применяющих предписания**

135. Повышение показателей безопасности и экологичности для парка транспортных средств: предписания ООН разрабатываются с учетом необходимости обеспечения надлежащего уровня экологических характеристик и безопасности на протяжении всего срока эксплуатации транспортных средств.

136. Выполнение рекомендаций Плана действий ООН для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения: Глобальный план действий ООН на Десятилетие включает пять основных компонентов. Третий компонент связан с повышением безопасности автотранспортных средств, и в его контексте рекомендуется применять предписания ООН, разработанные Всемирным форумом WP.29.

137. Взаимное признание сертификатов ПТО: Договаривающаяся сторона, которая решила применять прилагаемое к Соглашению предписание, обладает тем преимуществом, что выданный ею сертификат ПТО принимается всеми остальными Договаривающимися сторонами, применяющими это же предписание, при трансграничном движении транспортных средств.

138. Содействие разработке национальных правил в области транспортных средств: разработка новых правил в области ПТО транспортных средств является сложным, длительным и весьма дорогостоящим процессом. Применяя предписания, которые доказали свою эффективность, страны получают возможность незамедлительно и бесплатно использовать свод требований для проведения ПТО.

139. Гибкость в применении предписаний: в процессе присоединения к Соглашению Договаривающиеся стороны вправе выбирать те предписания ООН, которые будут ими применяться, или же не выбирать никаких предписаний. Договаривающаяся сторона может в любой момент принять решение о применении любых других предписаний. Аналогичным образом, любая Договаривающаяся сторона может принять решение о прекращении применения любых предписаний (в обоих случаях необходимо лишь направить уведомление Генеральному секретарю ООН).

140. Договаривающиеся стороны могут самостоятельно устанавливать приоритетные аспекты безопасности и экологичности транспортных средств, определяя порядок применения предписаний.

141. Участие в процессе принятия решений по разработке предписаний: участие в разработке предписаний открыто для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Вместе с тем только Договаривающиеся стороны Соглашения могут голосовать при внедрении новых предписаний или в случае адаптации применяемых государством-членом предписаний с учетом технического прогресса.

## **XVII. Основные ссылки для получения доступа к текстам Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН**

142. Текст Соглашения 1997 года:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997.html>.

143. Предписания ООН, прилагаемые к Соглашению 1997 года:

[http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997\\_rules.html](http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html).

144. Статус Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН, а также национальных компетентных органов власти и центров ПТО:

[http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997\\_stts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_stts.html).

145. Новая резолюция СР.6, касающаяся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

146. Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций (Нью-Йорк):

[https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1\\_en.xml](https://treaties.un.org/pages/Overview.aspx?path=overview/overview/page1_en.xml).

147. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – домашняя страница:

<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>.

148. Круг ведения (WP.29):

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29tor.html>.

149. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) – Методы работы – Порядок присоединения (третье издание 2012 года);



четвертое издание находится в стадии разработки):  
<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub.html>.

## **XVIII. «Дорожная карта» реализуемого ЕЭК и ЕС проекта ЕвроМед по оказанию поддержки развитию транспорта для присоединения к Соглашению 1997 года и его осуществления**

150. Настоящая «дорожная карта» призвана служить руководством для стран – партнеров ЕвроМед, желающих присоединиться к Соглашению 1997 года и осуществлять его. Эта дорожная карта, безусловно, может также служить ориентиром для стран за пределами евро-средиземноморского региона, заинтересованных в присоединении к Соглашению 1997 года.

151. В «дорожной карте» предложены пять основных этапов, надлежащее и своевременное осуществление которых позволит обеспечить всестороннее применение системы Соглашения на территории этих стран.

### **ЭТАП 1: Подготовка к присоединению**

#### **1.1 Координация и обязанности на национальном уровне**

152. Соглашение 1997 года, а также прилагаемые к нему предписания ООН могут находиться в ведении различных министерств или ведомств в зависимости от структуры административного управления в каждой стране. Необходимо определить соответствующие министерства, ведомства и органы и предложить их представителям принимать активное участие в подготовке к присоединению.

153. Неисчерпывающий перечень обычно включает министерства, ведомства и органы, занимающиеся вопросами транспорта, промышленности, охраны окружающей среды, торговли и таможни.

154. По мере возможности следует проводить консультации с представителями частного сектора и привлекать их к участию в этом процессе; задействовать следует также пользователей правил ООН, т.е. представителей сектора транспорта, изготовителей транспортных средств, их частей и деталей, а также центров проведения обязательных проверок в рамках ПТО, предусмотренных предписаниями ООН.

155. Необходимо наладить координацию на официальном уровне между всеми участниками процесса подготовки к присоединению.

156. Важно иметь в виду, что в конечном итоге решение относительно повышения безопасности и экологичности транспортных средств и снижения уровня производимого ими шума принимает правительство страны, которому надлежит предпринять меры, направленные на обеспечение безопасности транспортных средств и поддержание уровня их выбросов на приемлемом уровне.

157. Кроме того, следует отметить, что каждая страна должна самостоятельно анализировать и определять свои потребности в плане административной структуры с учетом культурных особенностей, стандартных оперативных процедур, систем иерархии, наличия кадров и опыта. Приведенные ниже подэтапы носят рекомендательный характер и не должны считаться обязательными.

#### **1.2 Общая координация и надзор**

158. Хотя предписания ООН, прилагаемые к Соглашению 1997 года, могут затрагивать различные министерства или органы, главная ответственность должна быть возложена на одно министерство или правительственное учреждение. В ряде Договаривающихся сторон Соглашения 1997 года таковым является министерство транспорта, однако в других странах основная ответственность возлагается на министерство промышленности, министерство внутренних дел или даже министерство окружающей среды. В этом случае общий контроль и координация всех

мероприятий, связанных с Соглашением 1997 года, должны осуществляться под руководством компетентного министра.

### **1.3 Учреждение компетентного органа по Соглашению 1997 года**

159. Соглашение 1997 года само по себе не является сложным для осуществления. Вместе с тем прилагаемые к нему предписания ООН с технической точки зрения являются довольно сложными для внедрения и обеспечения беспрепятственного применения. Кроме того, для успешной реализации решающее значение имеют координация и сотрудничество между всеми министерствами и другими государственными структурами. По этим причинам следует создать национальный компетентный орган.

160. Используя имеющийся опыт и ресурсы, компетентный орган будет заниматься вопросами, касающимися национального осуществления и затрагивающими государственные и частные заинтересованные стороны. Компетентный орган должен иметь обязанности и быть наделен полномочиями и может представлять страну на международных совещаниях, в частности на сессиях WP.29. Кроме того, настоятельно рекомендуется, чтобы его эксперты принимали участие в работе сессий всех шести вспомогательных рабочих групп Всемирного форума WP.29 (см. схему на стр. 5 выше) в тех случаях, когда на них рассматриваются вопросы, имеющие отношение к настоящему Соглашению.

161. С учетом того, что в соответствии с Соглашением 1997 года решения принимаются путем голосования Договаривающихся сторон, настоятельно рекомендуется назначить национальный компетентный орган в качестве представителя страны на сессиях WP.29. Этот национальный орган должен нести ответственность за наделение полномочиями центров технического осмотра в соответствии с конкретными критериями и контроль за их работой. Важно отметить, что соответствующими полномочиями могут наделяться частные центры, что обуславливает необходимость тщательного надзора за их работой со стороны национального органа.

162. Таким образом, для этого органа должны быть выделены необходимые людские и финансовые ресурсы.

163. На самом раннем этапе выбранный национальный компетентный орган должен назначить «национального координатора по Соглашению 1997 года», который будет на постоянной основе заниматься вопросами, связанными с этим Соглашением. Работа этого координатора играет исключительно важную роль в успешной реализации и обеспечении бесперебойного применения Соглашения 1997 года в стране. Поддержку национальному координатору в осуществлении им своей деятельности должна оказывать группа штатных экспертов, а при необходимости и в соответствующих случаях – также внешние эксперты.

## **ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения**

### **2.1 Анализ Соглашения 1997 года и соответствующего национального законодательства**

164. Национальный координатор и компетентный орган анализируют Соглашение 1997 года, прилагаемые к нему предписания ООН и соответствующее национальное право. Они также несут ответственность за обеспечение перевода текста Соглашения 1997 года (при необходимости). Что касается письменного перевода, то следует отметить, что Соглашение 1997 года распространяется ЕЭК на всех трех ее официальных языках, т. е. на английском, русском и французском. На сегодняшний день ЕЭК также предоставляет текст Соглашения на трех других официальных языках Организации Объединенных Наций, т. е. на китайском, арабском и испанском. Эти тексты содержатся в публикации ООН «WP.29: методы работы, порядок присоединения». Секретариат WP.29 обновляет эту публикацию, и ожидается, что в нее будет включен полный и обновленный текст Соглашения.

165. Изучив Соглашение 1997 года и проанализировав прилагаемые к нему предписания ООН, а также сопутствующую резолюцию СР.6, компетентный орган, ответственный за периодические технические осмотры автотранспортных средств сможет убедиться в преимуществах присоединения к этому Соглашению. В этом процессе должны принимать участие другие ведомства, которые обладают технической компетенцией в данной области (и которые в будущем будут играть роль надзорных органов и т. д.). Следует провести консультации с другими ведомствами, которые могут иметь административные и правовые полномочия на подписание международного соглашения (т. е. министерства иностранных дел, охраны окружающей среды, промышленности), и проинформировать их о преимуществах присоединения.

166. После выполнения этих шагов национальный/региональный орган страны должен, в случае необходимости, принять политическое решение о том, чтобы инициировать национальную/региональную (внутреннюю) процедуру для присоединения к Соглашению 1997 года.

## **2.2 Определение сферы охвата и применимости Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН**

167. Статья 9 Соглашения предусматривает, что любая Договаривающаяся сторона может во время присоединения к настоящему Соглашению заявить, что она не считает себя связанной положениями статьи 8 Соглашения 1997 года, касающейся споров между двумя или несколькими Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения. Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии со статьей 8, может в любой момент снять такую оговорку путем направления соответствующего уведомления Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

168. В связи с этим необходимо, чтобы до присоединения к Соглашению 1997 года страна приняла решение о том, будет ли она себя связывать положениями статьи 9.

169. Аналогичным образом страны должны определиться на случай, если они не намерены применять те или иные предписания ООН или если они не намерены применять никакие из них. Это намерение должно быть четко указано в документе о присоединении к Соглашению 1997 года. Если страна не заявила о таких ограничениях, то предполагается, что она будет применять все предписания ООН, находящиеся в силе в момент ее присоединения.

170. Применение предписания ООН Договаривающейся стороной подразумевает, что страна будет признавать сертификаты ПТО, выданные другими Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года, применяющими то же предписание ООН, для целей трансграничного использования транспортного средства. Аналогичным образом другие Договаривающиеся стороны, применяющие те же предписания ООН, должны признавать сертификаты ПТО, предоставленные такой Договаривающейся стороной.

171. Если какая-либо Договаривающаяся сторона хочет сделать те или иные предписания ООН обязательными на своей территории, то она должна предпринять для этого позитивные юридические меры. Присоединение к Соглашению 1997 года и применение предписаний ООН обеспечивают сохранение национального законодательства параллельно применяемым в стране предписаниям ООН. Вместе с тем следует отметить, что по практическим соображениям присоединяющимся странам было бы проще предусмотреть в своих национальных законах применение выбранных ими предписаний ООН. Причина заключается в том, что наличие двух сводов правил с различными положениями по одному и тому же вопросу может привести к ситуации, при которой обязательным будет соблюдение набора менее жестких требований.

172. Как отмечалось выше, центры, уполномоченные проводить ПТО, могут находиться в собственности администрации или ведомств либо принадлежать частным предприятиям. Возможно также сочетание обоих вариантов. Договаривающейся стороне важно будет определить, какой вариант она предпочитает.

173. Странам следует разрешить все вышеупомянутые вопросы до начала процесса присоединения к Соглашению 1997 года.

### **ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1997 года**

174. В статье 4 Соглашения 1997 года определены условия присоединения к нему. В настоящее время Договаривающимися сторонами Соглашения 1997 года могут стать государства – члены Европейской экономической комиссии и государства, допущенные к участию в работе Комиссии с консультативным статусом; кроме того, государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии, также имеют возможность присоединиться к Соглашению 1997 года. На практике это означает, что оно открыто для всех стран мира, являющихся членами ООН.

175. Страны, желающие присоединиться к Соглашению 1997 года, должны представить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций официальную просьбу, известную как «документ о присоединении».

176. Этот документ должен быть подписан одним из трех оговоренных представителей власти, а именно главой государства, главой правительства или министром иностранных дел. Этот документ не имеет установленного образца, но должен включать следующее:

а) название, дату и место заключения соответствующего юридического документа;

б) полное имя и должность лица, подписавшего данный документ, т. е. главы государства, главы правительства или министра иностранных дел или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели;

в) недвусмысленное выражение намерения правительства – от имени государства – считать себя связанным положениями указанного юридического документа и взять на себя обязательства по его добросовестному соблюдению и выполнению предусмотренных в нем положений;

г) дату и место выдачи данного документа;

д) подпись главы государства, главы правительства или министра иностранных дел (одной официальной печати недостаточно) или любого другого лица, временно исполняющего эти обязанности или наделенного одним из вышеуказанных представителей власти всеми соответствующими полномочиями для данной цели.

177. Типовой документ о присоединении, адаптированный для целей присоединения к Соглашению 1997 года, воспроизводится ниже.

## ТИПОВОЙ ДОКУМЕНТ О ПРИСОЕДИНЕНИИ

(образец, адаптированный для целей присоединения к Соглашению 1997 года)

(Подлежит подписанию главой государства, главой правительства  
или министром иностранных дел)

### ПРИСОЕДИНЕНИЕ

**ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО** Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров было заключено в 1997 году,

**ВСЛЕДСТВИЕ ВЫШЕИЗЛОЖЕННОГО Я**, [имя и титул главы государства, главы правительства или министра иностранных дел] заявляю, что Правительство [название государства], рассмотрев вышеупомянутое Соглашение, присоединяется к нему и обязуется добросовестно выполнять предусмотренные в нем положения.

*[В соответствии со статьей 1.4 Соглашения [название государства] заявляет, что оно не считает себя связанным [какими-либо предписаниями/перечислить предписания] – факультативное положение (см. пункт 2.2 выше)].*

*[В соответствии со статьей 9 [название государства] заявляет, что оно не считает себя связанным статьей 8 Соглашения] – факультативное положение (см. пункт 2.2 выше)].*

**В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО** я подписал/а настоящий документ о присоединении в [место] [дата].

[Подпись]

178. Документ о присоединении вступает в силу только после сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Регистрируемой датой сдачи на хранение обычно является дата получения этого документа в Центральных учреждениях. В целях оперативного оформления странам рекомендуется направлять такие документы непосредственно в Договорную секцию Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.

179. Кроме того, следует отметить, что Соглашение 1997 года вступает в силу на шестидесятый день после сдачи на хранение документа о присоединении к нему. К этому времени каждая страна должна быть в состоянии выполнять положения Соглашения.

#### ЭТАП 4: **Налаживание процесса выдачи сертификатов периодического технического осмотра**

180. Основная цель Соглашения 1997 года состоит в предоставлении сертификатов технического осмотра для зарегистрированных транспортных средств, которые успешно прошли ПТО, благодаря чему обеспечивается высокий уровень их безопасности и экологичности. Из этой цели непосредственно следует взаимное признание предоставленных сертификатов ПТО.

181. Сертификаты выдаются после конкретных испытаний, условия проведения которых определены в каждом предписании ООН. Центры ПТО, уполномоченные национальным компетентным органом, выдают технический сертификат.

182. Таким образом, компетентный орган отвечает за налаживание процесса технической сертификации для уполномоченных центров ПТО. Создание сети центров ПТО рассматривается в пункте 4.1 ниже.

#### **4.1 Создание сети технических центров, ответственных за выполнение обязательных процедур и испытаний в рамках ПТО**

183. Для получения технического сертификата транспортные средства должны пройти испытания и проверки, указанные в каждом из предписаний ООН. Эти испытания могут проводиться только в центрах ПТО, которые были уполномочены компетентным национальным органом в соответствии с условиями, установленными в Соглашении 1997 года (см. также СР.6). Эти условия предполагают, что центры ПТО имеют оборудование, необходимое для проведения испытаний, а их сотрудники обладают требуемыми для этого техническими навыками и знаниями.

184. Договаривающиеся стороны могут назначить центры ПТО, которые находятся в собственности правительства или какого-либо государственного ведомства либо принадлежат частным предприятиям. В любом случае компетентный орган по официальному утверждению типа отвечает за назначенные технические центры и выполняет проверки на предмет того, что они надлежащим образом проводят испытания, определенные в предписаниях ООН.

185. Что касается необходимых кадров, то помимо директора технического центра требуются также инженеры и технические специалисты. Кроме того, в зависимости от размера и потребностей центра необходим административный аппарат.

186. Резолюция СР.6 содержит рекомендации по следующим аспектам: а) минимальные требования в отношении станций технического осмотра и испытательного оборудования; б) минимальные требования, касающиеся компетентности, профессиональной подготовки и сертификации инспекторов; с) положения и процедуры для контрольных органов, созданных Договаривающимися сторонами.

#### **4.2 Организация экспертных рабочих совещаний/семинаров по Соглашению 1997 года**

187. Хотя Соглашение 1997 года не предписывает проведения рабочих совещаний/семинаров для подготовки экспертов по применению положений самого Соглашения или прилагаемых к нему предписаний ООН, такие мероприятия желательно проводить для информирования различных заинтересованных сторон, которые будут затронуты применением и обеспечением соблюдения Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН.

188. Инспекторам, которые проводят ПТО, следует постоянно проходить подготовку по новым технологиям транспортных средств и методикам их испытания.

189. Рабочие совещания/семинары должны быть ориентированы на персонал, обслуживающий процесс ПТО, и быть посвящены административным аспектам выдачи технических сертификатов. В той части СР.6, которая касается подготовки инспекторов, содержатся дополнительные руководящие указания в отношении подготовки и аттестации инспекторов.

#### **4.3 Подлежащие выполнению процедуры**

190. В предписаниях ООН, прилагаемых к Соглашению 1997 года, подробно определены методы и процедуры, которые должны применяться в ходе ПТО транспортных средств. Процедуры, предусмотренные двумя предписаниями, дополняются положениями СР.6.

#### **4.4 Создание надежной базы данных для регистрации результатов ПТО транспортных средств**

191. Для повышения безопасности транспортных средств и обеспечения того, что весь парк транспортных средств той или иной страны проходил процедуру ПТО, необходимо создать национальную базу данных с результатами ПТО. Она должна включать не только данные об успешном прохождении ПТО, но и отрицательные результаты.

192. Все центры ПТО должны иметь доступ к этой базе данных, с тем чтобы каждый технический центр мог получить информацию о предшествующих результатах ПТО любого транспортного средства. Эта база данных должна находиться в ведении национального компетентного органа; сотрудникам дорожной полиции также должен быть предоставлен к ней доступ, с тем чтобы они могли удостовериться в наличии действительного сертификата о прохождении транспортным средством ПТО.

193. Соглашением 1997 года предусматривается, что Международный сертификат технического осмотра, образец которого содержится в добавлении 2 к Соглашению 1997 года, является обязательным для каждого транспортного средства. Однако в нем говорится также, что альтернативой могут служить протоколы периодического осмотра, используемые в Договаривающихся сторонах Соглашения. Их образец препровождается Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для информирования Договаривающихся сторон. Ссылка на веб-сайт WP.29 с образцами всех национальных сертификатов содержится в приложении к настоящей «дорожной карте».

## **ЭТАП 5: Обеспечение соблюдения**

194. Каждое транспортное средство, зарегистрированное в той или иной стране и подпадающее под действие законов о ПТО, должно иметь действительное свидетельство о ПТО.

### **5.1 Введение или пересмотр законов в отношении обеспечения применения**

195. Договаривающиеся стороны, осуществляющие Соглашение 1997 года, действуя через назначенный ими компетентный орган, принимают во внимание аспекты обеспечения соблюдения на национальном уровне и определяют соответствующую стратегию.

196. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все необходимые меры с целью обеспечения соблюдения положений Соглашения 1997 года.

197. Как отмечалось выше, обязательное применение предписаний ООН требует от Договаривающейся стороны принятия позитивных юридических мер. Следовательно, одно из первых изменений в национальном праве должно предусматривать обязательное применение тех предписаний, которые были выбраны Договаривающейся стороной.

198. Поскольку предписания ООН, прилагаемые к Соглашению 1997 года, постоянно обновляются с учетом новых положений и технологий, было бы целесообразно наладить процесс обновления национальных законов с целью включения ссылок на новые поправки к предписаниям ООН, которые были приняты Всемирным форумом WP.29.

### **5.2 Организация надлежащей подготовки**

199. Сотрудники правоохранительных органов должны проходить подготовку для понимания положений Соглашения 1997 года и контроля за их соблюдением.

200. Неисчерпывающий перечень методов обучения для этих целей включает:

- a) семинары;
- b) демонстрации на местах с участием других Договаривающихся сторон, имеющих надлежащую систему ПТО.

**XIX. Резюме «дорожной карты» – таблица действий**

<i>ПОДГОТОВКА К ПРИСОЕДИНЕНИЮ</i>		<i>ПРИСОЕДИНЕНИЕ</i>	<i>ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ</i>	
<b>ЭТАП 1</b>	<b>ЭТАП 2</b>	<b>ЭТАП 3</b>	<b>ЭТАП 4</b>	<b>ЭТАП 5</b>
201. Подробная «дорожная карта» – таблица действий				
<i>№</i>	<i>ЭТАПЫ</i>	<i>СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ</i>	<i>ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРУКТУРЫ</i>	<i>ПРИМЕЧАНИЯ</i>
<b>ЭТАП 1: Подготовка к присоединению</b>				
1.1	Координация и обязанности на национальном уровне	Период планирования	Высший государственный уровень	
1.2	Общая координация и надзор	Период планирования	Высший государственный уровень	
1.3	Учреждение компетентного органа	Период планирования	Высший государственный уровень	
<b>ЭТАП 2: Решение стратегических вопросов до присоединения</b>				
2.1	Анализ Соглашения 1997 года, СР.6 и соответствующего национального законодательства	Период планирования	Высший государственный уровень/ Национальный координатор/ Компетентный орган по ПТО/ Национальные эксперты	
2.2	Определение сферы охвата и применимости Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН	Период планирования	Высший государственный уровень/ Национальный координатор	
<b>ЭТАП 3: Присоединение к Соглашению 1997 года</b>				
		После периода планирования	Высший государственный уровень	
<b>ЭТАП 4: Налаживание процесса выдачи сертификатов о прохождении периодического технического осмотра</b>				
4.1	Создание сети технических центров, ответственных за проведение обязательных испытаний	В течение 3 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ компетентный орган	



<i>№</i>	<i>ЭТАПЫ</i>	<i>СРОКИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ</i>	<i>ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРУКТУРЫ</i>	<i>ПРИМЕЧАНИЯ</i>
4.2	Организация экспертных рабочих совещаний/семинаров по Соглашению 1997 года	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ компетентный орган	
4.3	Подлежащие выполнению процедуры	В течение 9 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ компетентный орган	
4.4	Создание надежной и доступной для всех сторон базы данных	В течение первого года после присоединения	Компетентный орган	
<b>ЭТАП 5: Обеспечение соблюдения</b>				
5.1	Введение или пересмотр законов в отношении обеспечения применения	В течение 3 месяцев после присоединения	Законодательный орган	
5.2	Надлежащая подготовка кадров	В течение 6 месяцев после присоединения	Национальный координатор/ компетентный орган	

## XX. Приложения и соответствующие справочные документы

202. Все документы, прилагаемые к настоящему документу, будут доступны только в электронном варианте «дорожной карты»; они также размещены на веб-сайте ЕЭК.

a) Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 год (совершено в Вене 13 ноября 1997 года) <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997.html>.

b) Предписания ООН, прилагаемые к Соглашению 1997 года: [http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997\\_rules.html](http://www.unece.org/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html).

c) Новая резолюция СР.6, касающаяся административных и технических положений, необходимых для проведения технических осмотров в соответствии с техническими требованиями, указанными в Предписаниях, прилагаемых к Соглашению 1997 года: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html>.

d) Статус Соглашения 1997 года и прилагаемых к нему предписаний ООН [http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997\\_stts.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_stts.html).

203. Документ о статусе Соглашения 1997 года включает, помимо информации о состоянии Соглашения и прилагаемых к нему предписаний, следующие сведения:

a) перечень Договаривающихся сторон Соглашения 1997 года;

b) перечень стран, которые подписали Соглашение, но еще его не ратифицировали;

c) уведомления Договаривающихся сторон, касающиеся административных органов и технических служб;

d) национальные сертификаты технического осмотра, которые используются Договаривающимися сторонами в качестве альтернативы образцу в добавлении 2 к Соглашению (в соответствии с пунктом 4 добавления 2 к Соглашению) [http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997\\_insp\\_certif.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_insp_certif.html).

---