



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/AC.6/2
11 June 1999

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Специальная рабочая группа по пересмотру ЕСТР

**ДОКЛАД СПЕЦИАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ПЕРЕСМОТРУ ЕВРОПЕЙСКОГО
СОГЛАШЕНИЯ О РАБОТЕ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ,
ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (ЕСТР)**

(8 и 9 марта 1999 года)

УЧАСТНИКИ

1. Специальная рабочая группа по пересмотру Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные перевозки автомобильным транспортом (ЕСТР), провела свою сессию 8 и 9 марта 1999 года под председательством г-жи М.-Н. Пуарье (Франция). В работе сессии приняли участие эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации и Франции. В работе сессии принял также участие представитель Европейской комиссии. Из неправительственных организаций был представлен Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.1/AC.6/1

2. Специальная рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

СИТУАЦИЯ В СВЯЗИ С ПРИСОЕДИНЕНИЕМ К ЕСТР И ЕГО ПЕРЕСМОТРОМ

Документация: E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564 и Amend. 1-3, TRANS/SC.1/361

3. Специальная рабочая группа заслушала информацию о том, что Латвия, Узбекистан и Финляндия недавно присоединились к ЕСТР и что в настоящее время участниками этого Соглашения являются 37 договаривающихся сторон.

4. Специальная рабочая группа заслушала также информацию о том, что на девяносто первой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) (октябрь 1997 года) было принято предложение по пересмотру ЕСТР, подготовленное неофициальной группой по проверке ежедневных регистрационных листов (статья 12). Этот текст был обсужден на шестидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, который передал его SC.1 для дополнительного обсуждения. На девяносто второй сессии SC.1 (октябрь 1998 года) было решено, что проверка 2% ежедневных листов является нереальной и что в пересмотренном проекте необходимо указать целевой показатель в 1% в соответствии с практикой в Европейском союзе. В этой связи представитель Франции внес предложение по пересмотру с целью изменения текста статьи 12 (TRANS/SC.1/361, приложение 2).

5. Специальная рабочая группа заслушала также информацию о том, что помимо предложения по пересмотру, упомянутого в пункте 4, на девяносто первой сессии SC.1 был также рассмотрен документ, представленный представителем Германии (TRANS/SC.1/1998/12), в котором содержится предложение, направленное на создание в рамках секретариата ЕЭК нейтрального контрольного органа, который будет обеспечивать соблюдение процедур проверки регистрационных листов водителей. В этой связи Рабочая группа поручила секретариату обратиться к Европейской комиссии, с тем чтобы скоординировать представление докладов между ЕЭК и ЕС и распространить на договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, ту же процедуру, которая применяется к странам – членам ЕС, т.е. представление докладов один раз в два года.

6. На девяносто второй сессии SC.1 Рабочая группа также решила обратиться к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой утвердить решение о созыве Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР (8 и 9 марта 1999 года) с целью внесения поправок в ЕСТР для введения нового цифрового тахографа в соответствии с постановлением (СЕЕ) m 3821/85 Совета.

РЕШЕНИЯ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ, КАСАЮЩИЕСЯ ЕСТР

7. Специальная рабочая группа заслушала информацию о том, что Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят первой сессии (8-11 февраля 1999 года) принял к сведению, что 24 сентября 1998 года Европейское сообщество приняло поправку к постановлению 3821/85, которое вводит использование нового цифрового тахографа в Европейском союзе. Подчеркнув важное значение этого решения, Комитет отметил, что секретариат разослал договаривающимся сторонам ЕСТР, которые не являются членами ЕС, письмо по поводу признания в их странах нового цифрового тахографа, используемого на транспортных средствах, зарегистрированных в ЕС, и не получил ни одного ответа с оговоркой.

8. Кроме того, Комитет по внутреннему транспорту утвердил решение о созыве Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР со следующим мандатом: i) проверить, совместим ли пересмотренный текст ЕСТР, касающийся проверки ежедневных регистрационных листов, с европейской директивой; и ii) внести предложение по проекту поправок к ЕСТР с целью введения использования нового цифрового тахографа (в соответствии с постановлением (СЕЕ) № 3821/85 Совета и определить переходные периоды, необходимые для применения соответствующих положений).

ВКЛЮЧЕНИЕ В ЕСТР ПОЛОЖЕНИЙ О КОНТРОЛЕ

9. Прежде чем приступить к рассмотрению вопроса о включении в ЕСТР новых цифровых тахографов, Специальная рабочая группа рассмотрела проект нового текста о проверке ежедневных регистрационных листов (который изменяет текст TRANS/SC.1/363, приложение 2), подготовленный представителем Франции с целью согласования этих положений и текста статьи 12 с директивой 88/599/ЕЕС от 23 ноября 1988 года.

10. В связи с проверкой соблюдения требования об объявленном контроле (не менее 1% рабочих дней водителей) Специальная рабочая группа рекомендовала, с учетом того, что ЕСТР распространяется только на международные перевозки, просить страны в рамках вопросника (с учетом распространения на договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, такой же процедуры, которая применяется в странах – членах ЕС), который будет направляться им один раз в два года, точно указать долю проверяемых международных перевозок и в соответствующих случаях национальных перевозок.

11. Специальная рабочая группа приняла пересмотренный текст статьи 12, подготовленный Францией (см. приложение I к настоящему докладу).

ВКЛЮЧЕНИЕ В ЕСТР ПОЛОЖЕНИЙ О НОВЫХ ЦИФРОВЫХ ТАХОГРАФАХ

Документация: постановление № 2135/98 (СЕ) Совета от 24 сентября 1998 года, включающего поправки к постановлению № 3821/85 (СЕЕ) (только на английском и французском языках)

12. С целью включения в ЕСТР положений о возможной установке и использовании нового цифрового тахографа, предусмотренного в постановлении № 2135/98 (СЕ) Совета от 24 сентября 1998 года, Специальная рабочая группа рассмотрела предложение по поправке, разработанное неофициальной группой, созданной в ходе сессии (Бельгия, Франция и Европейская комиссия), к приложению к ЕСТР и касающееся контрольного устройства, а также к статьям 10, 13 и 22 основного текста. Для того чтобы согласовать приложение к ЕСТР с постановлением Сообщества, неофициальная группа предложила использовать, путем включения в приложение к ЕСТР двух новых добавлений 1В и 2В, такую структуру, которая эквивалентна структуре приложения 1В к указанному постановлению.

13. Специальная рабочая группа утвердила поправки, предложенные к статьям 10, 13 и 22 (см. приложение II к настоящему докладу), и приняла предложение неофициальной группы перенести все пункты статьи 10, касающиеся технических вопросов и вопросов эксплуатации, в приложение. Кроме того, Группа решила изменить формулировку других положений, которые сохраняются в статье 10 (т.е. пункт 1 а)), и указать, что "Соглашение" включает также приложение и добавления. В связи с вопросом о переходных периодах, необходимых для применения нового цифрового тахографа (статья 13), Специальная рабочая группа предложила указать срок в пять лет, однако она считает, что с политической точки зрения решение по этому вопросу должна принять Рабочая группа SC.1 в ходе своей девяносто третьей сессии, тем более, что на этой сессии будут присутствовать договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС.

14. Специальная рабочая группа приняла текст нового приложения к ЕСТР о контрольном устройстве (см. приложение III к настоящему докладу), которое включает положения, касающиеся официального утверждения, установки и инспекций, и положения о его использовании, включая эксплуатационные аспекты, связанные с его использованием в течение переходных периодов, в ходе которых будут одновременно использоваться два типа контрольных устройств. Группа решила подготовить и включить в Соглашение добавление 1В (касающееся конструкции, испытания, установки и проверки цифрового тахографа) и добавление 2В (касающееся знака и карточки официального утверждения цифрового тахографа).

15. Учитывая, что Европейская комиссия не завершила полностью работу над техническими спецификациями приложения 1В к постановлению 3821/85, Специальная рабочая группа предложила, чтобы договаривающиеся стороны ЕСТР, не являющиеся членами ЕС, дождались их окончательного опубликования в Официальных ведомостях Европейского сообщества до официального принятия проекта поправок о цифровом тахографе, и вместе с этим предложила, чтобы SC.1 тем временем изложила свое мнение о поправках, содержащихся в приложениях к докладу.

16. В этой связи и с учетом практических соображений Специальная рабочая группа рекомендовала, чтобы Рабочая группа по автомобильному транспорту рассмотрела возможность включения ссылки на приложение 1В к 3821/85 в ЕСТР вместо полного воспроизведения этого приложения. Она также рекомендовала, чтобы постановление M 2135/98 (СЕ) Совета от 24 сентября 1998 года было переведено на русский язык и чтобы сводный вариант Соглашения на всех трех рабочих языках был подготовлен для девяносто третьей сессии SC.1.

17. Специальная рабочая группа ознакомилась с различными способами внесения поправок в ЕСТР на основе соответствующего раздела Соглашения:

- a) предложенная поправка, касающаяся Соглашения и приложения к нему (за исключением добавления), считается принятой, если ни одно государство не выскажется против указанного проекта поправки в течение шести месяцев (статья 21);
- b) проекты поправок к добавлениям могут быть приняты большинством голосов в ходе голосования в SC.1.

18. Учитывая тот факт, что одна единственная страна может свести на нет все усилия, предпринятые с целью развития ЕСТР, Специальная рабочая группа предложила, чтобы при решении вопроса о проектах поправок к основному тексту Соглашения и к приложению (исключая применение процедур, предусмотренных в пункте 8 статьи 21) требовалось не менее трех стран для отклонения предлагаемых проектов по аналогии с Соглашением о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС). Проект соответствующей поправки приводится в приложении IV к настоящему докладу.

19. Специальная рабочая группа приняла к сведению, что к ЕСТР присоединился ряд новых стран и что были присвоены новые отличительные номера. В этой связи она предложила внести поправку в главу 1 добавления 2 к приложению (см. приложение V к настоящему докладу).

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

20. Специальная рабочая группа не располагала достаточным временем для рассмотрения других вопросов, связанных с этим пунктом повестки дня.

УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ

21. Специальная рабочая группа утверждала свои решения на основе проекта, подготовленного секретариатом. Она поручила секретариату завершить работу по подготовке доклада.

Приложение 1
(Контроль)

(Примечание: Добавления, включенные в приложение 2 к документу TRANS/SC.1/363, выделены жирным шрифтом, а добавления, которые приводятся ниже, выделены курсивом.)

Статья 12 – Меры по обеспечению применения Соглашения

1. *Заменить пункт 1 следующим текстом:*

"1. Каждая Договаривающаяся сторона принимает все надлежащие меры по обеспечению соблюдения положений настоящего Соглашения, в частности путем проведения должного контроля на дорогах и на предприятиях, *ежегодно охватывающего значительную и репрезентативную часть водителей, предприятий и транспортных средств всех категорий перевозок, на которые распространяется область применения настоящего Соглашения.*

[Компетентные административные органы Договаривающихся сторон будут информировать друг друга об общих мерах, принятых в этих целях.]

а) Компетентные административные органы Договаривающихся сторон организуют проведение контроля таким образом, чтобы:

- **в течение каждого календарного года проверялось не менее 1% рабочих дней водителей транспортных средств, на которые распространяется настоящее Соглашение;**
- **не менее 15% общего количества рабочих дней должны проверяться на дорогах, и не менее 25% – на предприятиях;**

б) Проверки на дорогах должны (---) включать в себя такие элементы, как:

- *ежедневная продолжительность управления, продолжительность ежедневных перерывов и отдыха, а в случае наличия очевидных нарушений, также регистрационные листы за предшествующие дни, которые должны находиться на транспортном средстве;*
- *продолжительность последнего еженедельного отдыха в соответствующих случаях;*
- *исправное функционирование контрольного устройства.*

Эти проверки должны осуществляться без разграничения транспортных средств и водителей на резидентах и нерезидентах.

с) **Проверки на предприятиях, помимо элементов, проверяемых на дорогах, и соблюдение требований пункта 3 статьи 10 должны (...) включать в себя такие элементы, как:**

- *продолжительность еженедельных периодов отдыха и периодов управления между этими периодами отдыха;*
- *ограничение продолжительности управления за две недели;*
- *предоставление компенсации за сокращение продолжительности ежедневных или еженедельных периодов отдыха на основании пунктов 1 и 3 статьи 8;*
- *использование регистрационных листов и/или листов организации рабочего времени водителей".*

2. Заменить первый абзац пункта 3 следующим текстом:

"3. В рамках взаимной помощи компетентные органы Договаривающихся сторон регулярно направляют друг другу всю имеющуюся информацию, которая касается: (далее приводится текст с целью напоминания его содержания)

- *нарушений настоящего Соглашения, совершенных нерезидентами, и любых санкций, налагаемых за такие нарушения;*
- *санкции, налагаемые Договаривающимися сторонами на своих резидентов за такие нарушения, совершенные на территории других Договаривающихся сторон.*

В случае серьезных нарушений в этой информации должны быть указаны наложенные санкции".

3. Добавить следующие новые пункты 5 и 6:

5. Договаривающиеся стороны сотрудничают друг с другом в организации согласованных проверок на дорогах.

6. Один раз в два года ЕЭК ООН публикует доклад о применении Договаривающимися сторонами положений первого пункта настоящей статьи".

Приложение II

(введение нового цифрового тахографа)

Статья 10

Изменить текст следующим образом (пункты, касающиеся технических вопросов и вопросов эксплуатации, перенесены в приложение):

"1. Договаривающиеся стороны предписывают установку и использование на транспортных средствах, зарегистрированных на их территории, контрольных устройств согласно требованиям **настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему.**

2. Контрольное устройство должно отвечать, в том что касается его конструкции, установки, использования и проверки, требованиям настоящего Соглашения, включая приложение **и добавления к нему.**

3. Считается, что контрольное устройство, которое отвечает постановлению (СБЕ) m 3821/85 Совета от 20 декабря 1985 года, в том что касается его конструкций, установки, использования и проверки, соответствуют предписаниям **настоящего Соглашения, включая приложение и добавления к нему**".

Статья 13 - Переходные положения

Заменить эту статью следующим текстом:

"1. Транспортные средства, пущенные в эксплуатацию впервые более, чем через пять лет после даты применения настоящей поправки, должны быть оборудованы контрольным устройством, соответствующим предписаниям настоящего Соглашения, включая приложение и добавления 1В и 2В к нему.

2. Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для выдачи карточек водителей не позднее, чем через три месяца до даты, указанной в первом пункте настоящей статьи".

Статья 22

Исключить "1 и 2" в пунктах 1 и 2.

Приложение III

(новое приложение, касающееся контрольного устройства)

Приложение - Контрольное устройство

Заменить это приложение следующим текстом:

"ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I - Официальное утверждение

Статья 1

Для целей настоящей главы термин "контрольное устройство" означает "контрольное устройство или его компоненты".

Заявка на официальное утверждение типа контрольного устройства или образца регистрационного листа, **или карточки с памятью** с прилагаемыми к ним соответствующими спецификациями подается изготовителем или его агентом одной из Договаривающихся сторон. Заявка в отношении какого-либо одного типа контрольного устройства или какого-либо одного образца регистрационного листа, **или карточки с памятью** не может подаваться более чем одной Договаривающейся стороне.

Статья 2

Договаривающаяся сторона предоставляет официальное утверждение любого типа контрольного устройства или любого образца регистрационного листа, **или карточки с памятью**, которые соответствуют требованиям добавлений 1 и 1 Б, при условии, что данная Договаривающаяся сторона может проверить соответствие серийных образцов официально утвержденному прототипу.

Безопасность системы должна соответствовать техническим предписаниям, изложенным в добавлении 1 Б. В этом добавлении должно предусматриваться, что официальное утверждение может не предоставляться до тех пор, пока не будет продемонстрирована способность всей системы (само контрольное устройство, карточка с памятью и электрические соединения с коробкой переключения скоростей) противостоять попыткам мошенничества или изменения данных о продолжительности управления. Соответствующие необходимые испытания должны проводиться специалистами, которые знакомы с современными методами подделки данных.

Любые изменения или добавления к официально утвержденному образцу должны быть предметом дополнительного официального утверждения, предоставляемого той Договаривающейся стороной, которая предоставила первоначальное официальное утверждение.

Статья 3

Договаривающиеся стороны выдают подателю заявки знак официального утверждения, который соответствует **в зависимости от случая образцам**, приведенным в добавлениях **2 и 2 б**, для каждого типа контрольного устройства или регистрационного листа, **или карточки с памятью**, которые они официально утвердили в соответствии со статьей 2.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающейся стороны, которой была подана заявка на официальное утверждение, должны в отношении каждого типа контрольного устройства или образца регистрационного листа, **или карточки с памятью**, который они официально утверждают или отказываются утвердить, либо направить в течение одного месяца органам других Договаривающихся сторон копию свидетельства официального утверждения с приложенными к нему копиями соответствующих спецификаций либо, в соответствующем случае, уведомить эти органы об отказе в официальном утверждении; в случае отказа они должны сообщить причины своего решения.

Статья 5

1. Если Договаривающаяся сторона, которая предоставила официальное утверждение в соответствии со статье 2, признает, что определенное контрольное устройство или регистрационные листы, **или карточки с памятью** с нанесенным на них знаком официального утверждения, который она выдала, не соответствует тому прототипу, в отношении которого она предоставила официальное утверждение, она должна принять необходимые меры для обеспечения того, чтобы серийные образцы соответствовали официально утвержденному прототипу. При необходимости принятые меры могут включать отмену официального утверждения.

2. Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение, отменяет такое официальное утверждение, если контрольное устройство или регистрационный лист, **или карточка с памятью**, которые были официально утверждены, не соответствуют положениям настоящего приложения или добавлений к нему или если в ходе эксплуатации обнаруживается, что они имеют какой-либо общий дефект, который делает их непригодными для той цели, для которой они предназначены.

3. Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение, уведомляется другой Договаривающейся стороной о каком-либо из случаев, упомянутых в пунктах 1 и 2, она должна после консультаций с этой последней Договаривающейся стороной также предпринять меры, изложенные в этих пунктах, при условии соблюдения положений пункта 5.

4. Если Договаривающаяся сторона констатирует наличие одного из случаев, упомянутых в пункте 2, она может запретить до последующего уведомления продажу или использование контрольного устройства или регистрационных листов, **или карточек с памятью**. Это положение распространяется и на случаи, упомянутые в пункте 1, в отношении контрольного устройства или регистрационных листов, **или карточек с памятью**, которые были освобождены от первоначальной проверки, если завод-изготовитель после соответствующего предупреждения не приводит устройство в соответствие с официально утвержденным образцом или с требованиями настоящего приложения.

В любом случае компетентные органы Договаривающихся сторон должны уведомить друг друга в течение одного месяца о любой отмене официального утверждения или о любых других мерах, принятых в соответствии с пунктами 1, 2 и 3, и должны указать причины таких действий.

5. Если Договаривающаяся сторона, предоставившая официальное утверждение, оспаривает наличие случаев, которые указаны в пунктах 1 и 2 и о которых она была уведомлена, заинтересованные Договаривающиеся стороны должны принять все меры в целях урегулирования данного спора.

Статья 6

1. Податель заявки на официальное утверждение образца регистрационного листа должен указать в своей заявке тип или типы контрольного устройства, на которых предусматривается использовать данный лист, и предоставить соответствующее оборудование такого типа или таких типов в целях апробирования данного листа.

2. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны должны указать в свидетельстве официального утверждения образца регистрационного листа, тип или типы контрольного устройства, на котором или которых этот образец листа может быть использован.

Статья 7

Договаривающиеся стороны не могут отказать в регистрации какого-либо транспортного средства, оборудованного контрольным устройством, или запрещать ввод в эксплуатацию или использование такого транспортного средства по какой-либо из причин, связанных с тем, что данное транспортное средство, оборудовано таким устройством, если на устройство нанесен знак официального утверждения, указанный в статье 3, и табличка с данными об установке, указанная в статье 9.

Статья 8

Любое принятое в соответствии с положениями настоящего приложения решение об отказе в официальном утверждении типа контрольного устройства или образца регистрационного листа, или карточки с памятью или об отмене такого официального утверждения должно быть подробно обосновано. Такое решение должно быть доведено до сведения заинтересованной стороны, которая одновременно должна быть проинформирована об имеющихся у нее средствах правовой защиты, предусмотренной законодательством данной Договаривающейся стороны, а также о периоде времени, в течение которого она может воспользоваться такими средствами правовой защиты.

II - Установка и инспекция

Статья 9

1. Контрольное устройство может быть установлено или подвергнуто ремонту механиками или мастерскими, которые утверждаются компетентными органами Договаривающихся сторон для этой цели после того, как последние, если они того пожелают, ознакомятся с мнением заинтересованных заводов-изготовителей.

2. **Срок административного действия карточек утвержденной мастерской и механика не должен превышать одного года.**

Если карточка, выданная утвержденной мастерской или механику, продлевается, повреждена, неправильно функционирует, потеряна или украдена, то компетентный орган выдает другую карточку в течение пяти рабочих дней, с момента получения соответствующей подробно изложенной просьбы.

Если новая карточка выдается с целью замены старой, то новая карточка должна иметь такой же информационный номер "мастерской", но при этом индекс увеличивается на одну единицу. Компетентный орган, выдающий карточку, ведет регистр потерянных, украденных и дефектных карточек.

Договаривающиеся стороны принимают все меры, необходимые для предотвращения подделывания карточек, которые выданы утвержденному механику или мастерской.

3. Утвержденный механик или мастерская наносит особый знак на налагаемые ими пломбы и, кроме того, вводит в контрольные устройства в соответствии с добавлением 1b электронные данные обеспечения безопасности для проведения, в частности, проверок с целью выявления аутентичности. Компетентные органы каждой Договаривающейся стороны ведут регистрационный журнал используемых знаков и электронных данных обеспечения безопасности, а также карточек, которые были выданы утвержденным мастерским и механикам.

Компетентные органы Договаривающихся сторон направляют друг другу свои списки утвержденных механиков или мастерских, а также выданные им карточки и направляют друг другу копии знаков и **необходимую информацию об использованных электронных данных обеспечения безопасности.**

Для целей подтверждения того, что установка контрольного устройства была произведена в соответствии с требованиями настоящего приложения, должна устанавливаться табличка с данными об установке, предусмотренная в добавлениях 1 и 1 б.

4. Любая пломба может быть снята механиками или мастерскими, утвержденными компетентными органами, в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи или в условиях, описание которых приводится в добавлениях 1 и 1 б к настоящему Соглашению.

III - Использование оборудования

Статья 10

Работодатель и водители обеспечивают правильное функционирование и надлежащее использование, **с одной стороны, контрольного устройства и, с другой стороны, карточки водителя в тех случаях, когда водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1.**

Статья 11

1. Работодатель выдает достаточное количество регистрационных листов водителям транспортных средств, оснащенных контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, с учетом того факта, что эти листы являются личными по своему характеру, а также с учетом продолжительности перевозки и возможного обязательства по замене поврежденных листов или листов, которые были изъяты инспектирующим должностным лицом. Работодатель выдает водителям листы только утвержденного образца, пригодные для использования в устройстве, которое установлено на транспортном средстве.

Если транспортное средство оснащено контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, работодатель и водитель обеспечивают с учетом продолжительности перевозки правильность распечатки данных в ходе проведения инспекции при наличии соответствующей просьбы, о которой говорится в добавлении 1.

2. Предприятие хранит в надлежащем состоянии регистрационные листы в течение не менее одного года после их использования и предоставляет их копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Эти листы предоставляются или выдаются по просьбе инспектирующих должностных лиц.

3. Карточка водителя, предусмотренная в добавлении 1 б, выдается по просьбе водителя компетентным органом Договаривающегося государства, в котором находится место обычного проживания водителя.

Договаривающая сторона может потребовать от любого водителя, на которого распространяются положения настоящего Соглашения и который обычно проживает на ее территории, чтобы у него имелась карточка водителя.

а) Для целей настоящего Соглашения "место обычного проживания" означает место, где обычно проживает конкретное лицо, т.е. в течение не менее 185 дней каждого календарного года ввиду имеющихся у него личных или профессиональных обязательств или, в случае отсутствия у него профессиональных обязательств, ввиду наличия личных обстоятельств, которые свидетельствуют о тесной связи между этим лицом и местом, где он проживает.

Однако место обычного проживания лица, чьи профессиональные обязательства связанные с местом, отличающимся от места, в котором у него имеются личные обязательства и которое поэтому проживает поочередно в разных местах, расположенных в одном или нескольких Договаривающихся сторонах, рассматривается в качестве места его личных обязательств при условии, что такое лицо возвращается в это место регулярно. Это последнее условие не является обязательным, если указанное лицо проживает в Договаривающейся стороне в связи с командировкой.

б) Водители подтверждают место своего обычного проживания любым способом, в частности путем предъявления соответствующих документов, например удостоверения личности или любого другого действующего документа.

с) Если у компетентных органов Договаривающейся стороны, выдающей карточку водителя, возникают сомнения в отношении истинности заявления о месте обычного проживания, сделанного в соответствии с пунктом б), или в связи с проведением конкретных проверок, эти органы могут потребовать предоставления любой дополнительной информации или соответствующего доказательства.

д) Компетентные органы Договаривающейся стороны проверяют по мере возможности, чтобы лицо, подающее заявление на получение карточки водителя, не располагало такой действующей карточкой.

4. а) Компетентный орган Договаривающейся стороны заполняет карточку водителя в соответствии с положениями добавления 1 б).

Продолжительность административного срока действия карточки водителя не может превышать пяти лет.

Водитель может иметь только одну действующую карточку водителя. Он имеет право пользоваться только своей собственной карточкой водителя. Он не может пользоваться карточкой водителя, которая повреждена или срок действия которой истек.

Если взамен старой карточки водителя выдается новая, то на этой новой карточке проставляется номер выдачи старой карточки водителя, причем индекс увеличивается на единицу. Выдающий орган регистрирует выданные, украденные, потерянные или поврежденные карточки водителя, по крайней мере в течение периода времени, равного периоду административного срока их действия.

Если карточка водителя повреждена, не правильно функционирует, утеряна или украдена, то компетентный орган выдает другую карточку в течение пяти рабочих дней с момента получения соответствующей подробно изложенной просьбы.

При получении заявления об обновлении карточки, срок действия которой истекает, компетентные органы выдают новую карточку до истечения срока действия, если соответствующая просьба была направлена ему в течение предельных сроков, указанных во втором подпункте пункта 1 статьи 15.

b) Карточки водителя выдаются только тем лицам, которые подали соответствующее заявление и на которые распространяются положения настоящего Соглашения.

c) Карточка водителя выдается конкретному лицу. В течение официального срока ее действия она может быть изъята или приостановлена по каким-либо причинам только в том случае, если компетентный орган Договаривающейся стороны обнаружит, что карточка была подделана или если водитель использует карточку, владельцем которой он не является, или если карточка была получена на основе ложных заявлений и/или подделанных документов. Если такие меры по приостановлению действия или изъятию принимаются Договаривающейся стороной, которая не является Стороной, выдавшей карточку, то эта Договаривающаяся сторона возвращает карточку компетентным органам той Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывает причины возвращения карточки.

d) Карточки водителя, выдаваемые Договаривающимися государствами, признаются на основе взаимности.

Если держатель действующей карточки водителя, выданной Договаривающейся стороной, переносит место своего обычного проживания в другую Договаривающуюся сторону, то он может обратиться с просьбой о замене его карточки на эквивалентную карточку водителя; Договаривающаяся сторона, которая производит такую замену, обязана в случае необходимости проверить, является ли предъявленная ему карточка действительной.

Договаривающиеся стороны, производящие обмен, возвращают прежнюю карточку водителя компетентным органам Договаривающейся стороны, которая ее выдала, и указывают причины возвращения карточки.

е) Если Договаривающая сторона заменяет или обменивает карточку водителя, то замена или обмен и любая другая последующая замена или обновление регистрируются в этой Договаривающейся стороне.

ф) Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для предотвращения любой возможности подделывания карточек водителя.

5. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы данные, которые необходимы для обеспечения соблюдения настоящего Соглашения и которые регистрируются и хранятся в памяти с помощью контрольного устройства в соответствии с добавлением 1 b к настоящему Соглашению, хранились в памяти по крайней мере в течение 365 дней после даты их регистрации, а также обеспечивают, чтобы эти данные предоставлялись с соблюдением условий, которые гарантируют безопасность и точность данных.

Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для обеспечения того, чтобы перепродажа контрольного устройства или снятие его с эксплуатации не могли привести, в частности, к нарушению надлежащего применения настоящего пункта.

Статья 12

1. Водитель не использует загрязненные или поврежденные регистрационные листы **или карточки водителя**. В этой связи должна быть обеспечена адекватная защита регистрационных листов **или карточек водителя**.

В случае повреждения регистрационного листа, на котором содержатся зарегистрированные данные, **или карточки водителя**, водители должны прилагать поврежденный регистрационный лист **или поврежденную карточку** водителя к запасному регистрационному листу **или специальному регистрационному листу**, который используется для замены.

Если водители хотят возобновить действие своих карточек водителей, они должны обратиться к компетентным органам Договаривающей стороны, в которой они обычно проживают, не позднее чем за 15 рабочих дней до даты истечения действия карточки.

В случае повреждения регистрационного листа, на котором содержатся зарегистрированные данные, **или карточки водителя**, водители должны прилагать поврежденный регистрационный лист **или поврежденную карточку** водителя к запасному регистрационному листу **или специальному регистрационному листу**, который используется для замены.

Если карточка водителя повреждена, неправильно функционирует, утеряна или украдена, водители обращаются в течение семи календарных дней с просьбой о ее замене компетентным органом Договаривающей стороны, в которой они обычно проживают.

2. Водители используют регистрационные листы **или карточку водителя** каждый день, когда они управляют транспортным средством, с момента приема транспортного средства под свою ответственность. Регистрационный лист **или карточка водителя** не извлекаются до конца ежедневного периода работы, за исключением тех случаев, когда ее извлечение допускается в соответствии с другими положениями. Ни один регистрационный лист и ни одна карточка водителя не могут использоваться в течение периода более продолжительного, чем тот, для которого они предназначены.

Если в результате снятия водителей с транспортного средства они не могут использовать устройство, установленное на транспортном средстве, то на регистрационных листах от руки, автоматически или иным способом разборчиво и без помарок проставляются периоды времени, **указанные в подпунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи.**

Они наносят на регистрационные листы необходимые изменения, если на транспортном средстве находится более одного водителя, таким образом, чтобы информация, **указанная в пунктах b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи** была зарегистрирована на листе водителя, который управляет транспортным средством.

3. Водители:

- **обеспечивают соответствие часовой отметки на листе и официального времени страны регистрации транспортного средства,**
- **приводят в действие коммутационное устройство, позволяющее отдельно и четко регистрировать следующие периоды времени:**
 - a) **под знаком . . . : продолжительность управления;**
 - b) **под знаком . . . : все другие периоды работы;**
 - c) **под знаком . . . : другие периоды нахождения на рабочем месте, а именно:**
 - **время ожидания, т.е. период, в течение которого водители должны оставаться на своих местах в ожидании сигналов к началу или возобновлению вождения или к выполнению другой работы;**
 - **время, проведенное рядом с водителем во время движения транспортного средства;**
 - **время, проведенное на спальном месте во время движения транспортного средства;**
 - d) **под знаком . . . : перерывы в управлении и периоды ежедневного отдыха.**

4. Каждая Договаривающаяся сторона может разрешить, чтобы все периоды, указанные в подпунктах б) и с) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, регистрировались под знаком ... на регистрационных листах, используемых на транспортных средствах, которые зарегистрированы на ее территории.

5. Водитель должен указывать на регистрационном листе следующие данные:

- а) свою фамилию и имя в начале использования листа;
- б) дату и место начала использования листа и дату и место завершения его использования;
- с) регистрационный номер транспортного средства, для работы на котором назначается водитель, до первого рейса, зарегистрированного на листе, и затем, в случае смены транспортного средства, - в течение использования листа;
- д) показания счетчика километров:
 - до первого рейса, зарегистрированного на листе,
 - в конце первого рейса, зарегистрированного на листе,
 - в случае смены транспортного средства в течение рабочего дня (показания счетчика километров транспортного средства, на котором водитель работал, и показатель счетчика километров транспортного средства, на котором водитель будет работать);
- е) в соответствующем случае время смены транспортного средства.

5-бис. Водитель вводит в контрольное устройство в соответствии с добавлением 1 обозначение страны, в которой он начинает свою работу, и страны, в которой он заканчивает свою ежедневную работу.

Упомянутые выше позиции приводятся в действие водителем и могут быть полностью ручными или автоматическими, если контрольное устройство связано со спутниковой системой слежения.

6. Конструкция контрольных устройств, определение которых приводится в добавлениях 1 и 1б, должна быть такой, чтобы в случае необходимости после вскрытия инспектирующие должностные лица могли ознакомиться с записями, произведенными за девять часов, предшествующих времени проверки, без необратимой деформации, порчи или загрязнения листа.

Кроме того, конструкция контрольных устройств должна быть такой, чтобы, не вскрывая корпус, можно было бы убедиться в том, что запись производится.

7. Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, он должен предъявлять по первому требованию инспектирующего должностного лица:

- регистрационные листы за текущую неделю и в любом случае регистрационный лист за последний день предшествующей недели, когда он управлял транспортным средством;

- **карточку водителя, если она у него имеется;**

и

- распечатки данных из контрольного устройства, определение которого приводится в приложении 1, касающихся тех периодов времени, которые указаны в подпунктах а), b), c) и d) второго абзаца пункта 3 настоящей статьи, если он управлял транспортным средством, оснащенным таким контрольным устройством, в течение того периода времени, о котором говорится в первом абзаце этого пункта.

Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1, он должен предъявлять по первому требованию инспектирующего должностного лица:

- **карточку водителя, владельцем которого он является;**

и

- регистрационные листы, соответствующие тому же периоду времени, о котором говорится в первом абзаце предыдущего пункта и в течение которого он управлял транспортным средством, оснащенным контрольным устройством в соответствии с добавлением 1.

Уполномоченное инспектирующее лицо может проверить соблюдение требований настоящего Соглашения путем анализа регистрационных листов, выводимых на экран, или распечатанных данных, которые были зафиксированы контрольным устройством, либо с помощью карточки водителя, и, в случае, если это сделать не возможно, путем анализа любого другого документа, который может объяснить, почему не соблюдается положение, например, то, которое изложено в пунктах 2 и 3 статьи 12.

8. Запрещается подделывать, вычеркивать или уничтожать данные, занесенные на регистрационный лист, хранящиеся в контрольном устройстве или на карточке водителя, а также распечатанные документы из контрольного устройства, определение которого приводится в добавлении 1 В. Это положение применяется также к любым действиям в отношении контрольного устройства, регистрационного листа или карточки водителя и/или распечатанных документов, в результате которых ими невозможно воспользоваться или которые могут привести к их уничтожению. На транспортном средстве не должны находиться устройства, которые можно использовать в этих целях.

Статья 13

1. Если контрольное устройство вышло из строя или функционирует неправильно, работодатель должен его отремонтировать с помощью официально утвержденного механика или мастерской сразу после того, как это позволяют обстоятельства.

Если возвращение на предприятие может быть произведено только по истечении периода времени более одной недели считая со дня поломки или констатации неправильного функционирования, ремонт должен производиться в дороге.

Договаривающиеся стороны могут разрешить компетентным органам запрещать использование транспортного средства в тех случаях, когда на нем не устранена соответствующая поломка или неправильное функционирование в указанных выше условиях.

2. В течение периода, когда контрольное устройство сломано или функционирует неправильно, водитель заносит информацию о периодах времени в той степени, в какой она больше не регистрируется или не печатается правильно контрольным устройством, на регистрационный лист или листы или на специальный лист, который прилагается либо к регистрационному листу, либо к карточке водителя и в который он вписывает данные, которые позволяют его идентифицировать (фамилия и номер своего водительского удостоверения или фамилия и номер своей карточки водителя), и проставляет свою подпись.

Если его карточка утеряна, украдена, повреждена или неправильно функционирует, водитель в конце рейса заносит данные, касающиеся периодов времени, зарегистрированные контрольным устройством, и вписывает в отпечатанный документ те элементы, которые позволяют его идентифицировать (фамилия и номер своего водительского удостоверения или фамилия или номер своей карточки водителя), и проставляет свою подпись.

3. Если карточка водителя повреждена или неправильно функционирует, водитель возвращает ее компетентным органам Договаривающейся стороны, в которой находится место его обычного проживания. В случае кражи карточки водитель обязан подать соответствующее заявление надлежащего формата компетентным органам Договаривающейся стороны, где совершена кража.

В случае потери карточки водитель обязан подать соответствующее заявление надлежащего формата компетентным органам Договаривающейся стороны, которая выдала эту карточку, и компетентным органом Договаривающейся стороны в месте его обычного проживания, в том случае если эти Договаривающиеся стороны являются различными.

Водитель может продолжать управлять транспортным средством без личной карточки в течение максимального периода в 15 календарных дней или в течение более продолжительного периода, если это необходимо для возвращения транспортного средства на предприятие, при условии что он может доказать невозможность предъявления или использования карточки в течение этого периода.

Если компетентные органы Договаривающейся стороны, в которой водитель обычно проживает, отличаются от компетентных органов, которые выдали ему карточку и в которых он обязан обновлять, заменять или обменивать карточку водителя, эти компетентные органы информируют компетентные органы, которые выдали прежнюю карточку о точных причинах ее обновления, замены или обмена".

Приложение IV
(процедура внесения поправок)

Статья 21

Изменить текст пункта 4 этой статьи следующим образом:

- "4. Если против проекта поправки было сделано возражение **тремя или более Договаривающимися сторонами** в условиях, предусмотренных...".

Приложение V
(отличительные номера)

Приложение - добавление 2, глава 1

ЗНАК И СВИДЕТЕЛЬСТВО ОФИЦИАЛЬНОГО УТВЕРЖДЕНИЯ

Включить дополнительно следующие страны в перечень, указанный в пункте 1:

"	-	Финляндия	17
	-	Лихтенштейн	33
	-	Болгария	34
	-	Казахстан	
		35	
	-	Литва	36
	-	Туркменистан	38
	-	Азербайджан	39
	-	Андорра	41
	-	Узбекистан	44 "
