


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по автомобильному транспорту

Группа экспертов по Европейскому соглашению,
 касающемуся работы экипажей транспортных средств,
 производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР)

Шестая сессия

Женева, 31 октября 2013 года

**Доклад о работе шестой сессии Группы экспертов
 по Европейскому соглашению, касающемуся работы
 экипажей транспортных средств, производящих
 международные автомобильные перевозки (ЕСТР)**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	3
III. Утверждение доклада (пункт 2 повестки дня)	5	3
IV. Программа работы (пункт 3 повестки дня)	6–12	3
A. Разработка предложений по внесению поправок в Соглашение ЕСТР, включая статью 22-бис	6–7	3
B. Обсуждение возможности снятия исключения, предусмотренного в пункте 6 b) статьи 12	8	4
C. Права и обязательства третьей стороны в соответствии с Соглашением ЕСТР	9–11	4
D. Обмен информацией о выдаче карточек цифрового тахографа	12	4

* Переиздано по техническим причинам 26 ноября 2013 года.

GE.13-25879 (R) 110314 110314



* 1 3 2 5 8 7 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



V.	Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)	13–14	5
VI.	Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 5 повестки дня).....	15	5
Приложение			
	Измененное сводное предложение по новым статьям 10-бис и 22-бис (включая изменения и предложения, внесенные 31 октября 2013 года на шестой сессии Группы экспертов по ЕСТР)		6

I. Участники

1. Группа экспертов по ЕСТР провела свою шестую сессию в Женеве 31 октября 2013 года под председательством г-на Р. Сымоненко (Украина).
2. В работе совещания участвовали представители следующих государств – членов ЕЭК ООН: Бельгии, Венгрии, Латвии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Турции, Швеции и Украины.
3. Были также представлены Европейская комиссия, Евразийская экономическая комиссия и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ). В качестве наблюдателя в ее работе принимала участие компания "Континентал отомотив".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/15). Председатель отметил, что по пункту 3 а) повестки дня эксперты могут предлагать и обсуждать любые положения ЕСТР, в том числе те, которые касаются внесения изменений в статью 14.

III. Утверждение доклада (пункт 2 повестки дня)

5. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей последней сессии (ECE/TRANS/SC.1/GE.21/14).

IV. Программа работы (пункт 3 повестки дня)

A. Разработка предложений по внесению поправок в Соглашение ЕСТР, включая статью 22-бис

6. Российская Федерация представила неофициальный документ № 1, в котором содержится консолидированная позиция Содружества Независимых Государств в отношении внесения изменений в статью 22-бис и "Резолюции СААТ-ОЧЭС о трудностях и расхождениях, с которыми сталкиваются перевозчики из стран ЕСТР, не входящих в ЕС, во время их перевозок, осуществляемых в страны ЕС или вдоль их границ" (от 3 июля 2013 года).
7. Эксперты обсудили предлагаемые поправки к статье 22-бис на основе консолидированного предложения, содержащегося в приложении к документу ECE/TRANS/SC.1/GE.21/14, на основе предложения ЕС (содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.1/GE.21/13) и на основе неофициального документа № 1, представленного Российской Федерацией на этой сессии. Группа экспертов достигла консенсуса по предложенным поправкам к пунктам 1, 5 и 7. Она приняла также предложенную новую статью 10-бис. Поскольку ни Российская Федерация, ни ЕС не смогли согласиться с формулировкой пункта 6, Председатель просил Группу экспертов вернуться к рассмотрению пунктов 6, 8 и 9 на следующей сессии. Пересмотренный вариант указанных статей включен в приложение к настоящему докладу.

В. Обсуждение возможности снятия исключения, предусмотренного в пункте 6 b) статьи 12

8. По просьбе Председателя пятой сессии экспертам было предложено рассмотреть вопрос об изучении возможности снятия исключения, предусмотренного в пункте 6 b) статьи 12, с учетом готовности всех Договаривающихся сторон Соглашения ЕСТР. Это исключение касается ситуации, когда в случае выявления нарушения, совершенного предприятием, учрежденным в другой Договаривающейся стороне или государстве, не являющемся Договаривающейся стороной, наложение санкций производится в порядке, предусмотренном в двустороннем соглашении об автомобильном сообщении между соответствующими Сторонами. Поскольку ни один из участников по данному вопросу не высказался, Группа экспертов решила не обсуждать его, пока какая-либо Договаривающаяся сторона вновь не поднимет эту тему.

С. Права и обязательства третьей стороны в соответствии с Соглашением ЕСТР

9. Эксперты продолжили обсуждение вопроса о том, какой правовой документ можно считать применимым в отношении различных схем автомобильных перевозок (т.е. рейсов, выполняемых частично или полностью в пределах Европейского союза (ЕС) компаниями-перевозчиками из государств – участников ЕСТР, являющихся или не являющихся членами ЕС). Председатель напомнил об инициативе МСАТ, касающейся сбора информации у Договаривающихся сторон по этому вопросу, и предложил Международному союзу автомобильного транспорта дать окончательную оценку этих ответов.

10. Представитель Международного союза автомобильного транспорта сообщил Группе экспертов, что после проведения четвертой сессии не было получено никаких дополнительных ответов на вопросник. Председатель поблагодарил МСАТ за его работу, а также выразил признательность странам, которые представили заполненные вопросники. Группа экспертов решила, что данный пункт может быть снят с повестки дня следующих сессий до тех пор, пока не произойдут какие-либо изменения. Присутствующие делегации обсудили этот вопрос.

11. Председатель предложил ЕС предоставить дополнительное объяснение в отношении применения Регламента 561/2006 в "зоне действия ЕСТР", учитывая, что цель внесения изменений в Соглашение ЕСТР в 2006 году заключалась в согласовании двух периодов продолжительности управления транспортным средством и отдыха.

Д. Обмен информацией о выдаче карточек цифрового тахографа

12. Эксперты продолжили обсуждение вопросов, связанных с обменом информацией о выдаче карточек цифрового тахографа. Группа экспертов решила поддержать предложение о поправке, предусматривающей включение новой статьи 10-бис (содержащейся в приложении к документу ECE/TRANS/SC.1/GE.21/14). В ближайшее время Группа экспертов примет решение относительно необходимых дальнейших шагов для продвижения работы над этим предложением.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

13. Группа экспертов обсудила представленную "Континентал отомотив" информацию относительно характеристик тахографов, предназначенных для использования в транспортных средствах, перевозящих опасные грузы, в соответствии с требованиями ДОПОГ.

14. Секретариат проинформировал Группу экспертов о своем участии в проекте Евро-Средиземноморского транспортного форума, занимающегося продвижением ряда конвенций, относящихся к ведению ЕЭК ООН, включая Соглашение ЕСТР. Как представляется, в присоединении к ЕСТР весьма заинтересованы Алжир, Иордания, Марокко и Тунис, Однако, нынешняя формулировка статьи 14, касающейся права на присоединение, предусматривает присоединение лишь для государств – членов ЕЭК ООН. Группа экспертов решила рассмотреть этот вопрос на следующей сессии.

VI. Сроки и место проведения следующего совещания (пункт 5 повестки дня)

15. Следующее совещание Группы экспертов планируется провести 28 февраля 2014 года (пятница) в Женеве.

Приложение

Измененное сводное предложение по новым статьям 10-бис и 22-бис (включающее изменения и предложения, внесенные 31 октября 2013 года на шестой сессии Группы экспертов по ЕСТР)

Статья 10-бис

1. Для того чтобы убедиться в том, что у водителей не имеется еще одной действительной карточки водителя по смыслу добавления 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, Договаривающиеся стороны ведут национальные электронные реестры, содержащие следующую информацию о карточках водителя, хранящуюся в течение периода, который по крайней мере эквивалентен их сроку действия:

- фамилия и имя водителя;
- дата рождения и, если известно, место рождения водителя;
- номер водительского удостоверения и страна, выдавшая водительское удостоверение;
- статус карточки водителя;
- номер карточки водителя.

2. Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для обеспечения взаимосвязи электронных реестров и их доступности на всей своей территории для органов, выдающих карточки водителя, и сотрудников контрольных органов, уполномоченных проверять соответствие правилам, касающимся продолжительности управления транспортными средствами и периодов отдыха профессиональных водителей.

3. При выдаче, замене и, когда это необходимо, продлении действия карточки водителя Договаривающиеся стороны на основе обмена электронными данными должны убедиться в том, что у водителя не имеется еще одной действительной карточки водителя. Договаривающиеся стороны обеспечивают адекватный уровень защиты персональных данных, которыми они обмениваются, в соответствии с самыми высокими международными стандартами и, в частности, следят за тем, чтобы такой обмен ограничивался данными, необходимыми для целей такой проверки, и чтобы эти данные не использовались ни для каких иных целей без предварительного разрешения Договаривающейся стороны, предоставившей эти персональные данные.

Статья 22-бис

Пункт 1

а) Учреждается базирующийся в Женеве Административный комитет, который отвечает за принятие решений по поправкам к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте.

б) В состав Административного комитета входят все Договаривающиеся стороны Соглашения. Исполнительный комитет при осуществлении своих функций, когда он считает это необходимым, пользуется информацией из всех соответствующих источников.

Пункт 2

Административный комитет базируется в Женеве. Его сессии, как правило, проводятся в Женеве. Комитет может принимать решения о проведении сессий в других местах.

Пункт 3

Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций обеспечивает надлежащее секретариатское обслуживание Комитета.

Пункт 4

Каждые два года Комитет избирает Председателя и двух заместителей Председателя.

Пункт 5

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Административный комитет под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций один раз в год. Дополнительные заседания проводятся по просьбе минимум пяти Договаривающихся сторон.

Пункт 6

а) Для принятия решений Административным комитетом требуется кворум в составе не менее половины Договаривающихся сторон плюс одна (+1) сторона.

б) Административный комитет принимает решения большинством голосов по крайней мере 75% присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

Предложение для обсуждения:

Административный комитет принимает решения большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон.

с) Генеральный секретарь доводит до сведения всех Сторон поправки к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, принятые в соответствии с пунктами а) и б) выше, для ратификации, утверждения или принятия.

д) Поправка вступает в силу в течение шестимесячного срока со дня уведомления Договаривающихся сторон или в срок, оговоренный в тексте поправки, но не менее шестимесячного срока со дня уведомления Договаривающихся сторон.

е) Для цели принятия решений каждая Договаривающаяся сторона имеет один голос.

Подлежит дальнейшему обсуждению

Для цели принятия решений каждая Договаривающаяся сторона имеет один голос. Представитель региональной организации экономической интеграции, являющейся Договаривающейся стороной Соглашения, может подать [подает] голоса за входящие в состав этой организации государства, причем присутствие последних при голосовании необязательно.

Пункт 7

а) Любая Договаривающаяся сторона может предлагать поправки к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте.

б) Любое предложение о поправке представляется в письменном виде в секретариат Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций не позднее чем за 90 дней до начала совещания Административного комитета, на котором предлагается принять решение по этой поправке.

с) Текст любой предлагаемой поправки на всех трех языках ЕЭК направляется всем Договаривающимся сторонам по крайней мере за 30 дней до начала совещания Административного комитета, на котором предлагается принять решение по этой поправке.

Пункт 8

В том случае, если предложение по поправкам, касающимся добавления 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, повлечет за собой также внесение поправки в иные статьи или приложения Соглашения, поправки к этому добавлению не могут вступить в силу до вступления в силу поправок, касающихся иных частей Соглашения. Если при этом поправки к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, представляются одновременно с поправками, относящимися к иным частям Соглашения, то дата вступления их в силу определяется датой, установленной на основании применения процедур, которые в общих чертах описаны в статье 21, с учетом даты, указанной в поправке к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, в случае, предусмотренном пунктом 7 настоящей статьи.

Как представляется, Группа экспертов не намерена исключать пункты б с) и б d) выше. Однако если пункты б с) и б d) выше будут исключены, то приведенный выше вариант текста пункта 8 надлежит заменить следующим вариантом:

В том случае, если предложение по поправкам, касающимся добавления 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного устройства, используемого на автомобильном транспорте, повлечет за собой также внесение поправки в иные статьи или приложения Соглашения, поправки к этому добавлению не могут вступить в силу до вступления в силу поправок, касающихся иных частей Соглашения. Если при этом поправки к добавлению 1В к приложению к ЕСТР, Требования к конструкции, испытанию, установке и осмотру цифрового контрольного уст-

ройства, используемого на автомобильном транспорте, представляются одновременно с поправками, относящимися к иным частям Соглашения, то дата вступления их в силу определяется датой, установленной на основании применения процедур, которые в общих чертах описаны в статье 21.

Пункт 9

Поправка, касающаяся статьи 22-бис, вступает в силу после того, как, по крайней мере, одна региональная организация экономической интеграции станет Договаривающейся стороной Соглашения.

Подлежит дальнейшему обсуждению
