



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/1999/6
TRANS/WP.30/1999/12
5 August 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH and
FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто третья сессия, 19-21 октября 1999 года,
пункт 4 с) повестки дня)

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто третья сессия, 18-22 октября 1999 года,
пункт 5 повестки дня)

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Рассмотрение возможностей заключения соглашений и принятия других
мер, связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями
для обслуживания автомобильных перевозок между Восточной и
Западной Европой

Представлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)

Примечание: На своей шестидесяти первой сессии Комитет по внутреннему транспорту принял к сведению итоги работы совместной сессии по проблемам пересечения границ, организованной SC.1 и Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) (ECE/TRANS/128, пункт 52), и предложил Административному комитету Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах рассмотреть на его предстоящей сессии (21 и 24 июня 1999 года) вопрос о подготовке нового приложения к Конвенции, касающегося облегчения процедур границ с учетом, среди прочего, работы, проводимой в рамках Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Административный комитет на основе предложений, подготовленных МСАТ в соответствии с упомянутым выше мандатом, рассмотрел проект нового приложения к Конвенции.

Ниже приводится проект, подготовленный МСАТ. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, каким образом она могла бы способствовать подготовке этого нового приложения к Конвенции о согласовании, например путем участия в работе редакционной группы в составе экспертов как WP.30, так и SC.1.

* * *

**ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПРОЕКТ НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ К МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ
ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ ОТ 21 ОКТЯБРЯ 1982 ГОДА
(ВСТУПИЛА В СИЛУ 15 ОКТЯБРЯ 1985 ГОДА)**

**ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ
В ХОДЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ**

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Вопросы упрощения и согласования условий проведения контроля грузов на границах в течение многих лет привлекали к себе внимание международных организаций, занимающихся развитием международной торговли. Организация Объединенных Наций приняла серию международных конвенций, устанавливающих нормативно-правовые рамки для осуществления автомобильных перевозок; в процессе подготовки этих конвенций МСАТ принимал активное участие.

2. В качестве одного из таких международно-правовых инструментов в начале 80-х годов была разработана Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, вступившая в силу в 1985 году.

3. С тех пор произошло много важных событий в социальной, экономической и политической областях:

создание Единого рынка;

падение "железного занавеса" и открытие стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ);

распад бывшего СССР;

гражданская война в Югославии;

резкое увеличение объема торговли;

рост числа участников торговых операций и перевозчиков в странах ЦВЕ.

4. В результате этих событий в значительной мере изменилась политическая и экономическая ситуация в Европе, возникли новые страны и новые границы. Многие стороны оказались неподготовленными к этой стремительной трансформации.

5. Когда в экономике стран Восточной Европы существовала прежняя командная система, международная торговля осуществлялась государственными монополиями, а международные перевозки в ЦВЕ и из нее, в особенности в бывший Советский Союз и из него, были крайне ограниченными и жестко регламентировались.

6. Однако в условиях быстрого формирования в ЦВЕ рыночной экономики значительно возросло число участников торговых операций, в то время как размеры перевозимых партий грузов сократились. Решающую роль при выборе маршрута перевозки и вида транспорта стали играть также соображения, связанные с затратами времени и расходами. Наблюдался весьма динамичный рост числа транспортных операторов, а также интенсивности и объемов международных перевозок. Это сопровождалось резким увеличением масштабов международного туризма.

7. Поскольку ни физическая инфраструктура на национальных границах, ни работающий там персонал не были подготовлены к этим изменениям, подобная ситуация приводила к длительным периодам ожидания, а зачастую и к хаосу в основных пунктах пересечения границ на транспортных маршрутах Восток – Запад, в результате чего грузовые автомобили вынуждены были простаивать в течение многих часов и по нескольку дней дожидаться пересечения границы, становясь тем самым легкой добычей для мошенников и коррупционеров. В результате этого как торговля, так и транспортный сектор несли весьма значительные убытки. Любые инвестиции, будь то в физические объекты или процедуры, с целью исправления этой прискорбной ситуации быстро окупятся и принесут существенные выгоды для международных экономических отношений.

8. Ускорению позитивных изменений может также способствовать усовершенствование существующих международных соглашений.

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

9. МСАТ считает, что Конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах следует пересмотреть, с тем чтобы адаптировать ее к новой ситуации. Соответственно необходимо принять во внимание новые потребности, связанные с облегчением транспортных операций, с тем чтобы сделать Конвенцию более "удобной для пользователей".

10. Нынешняя Конвенция состоит из основной части текста, в которой определяются общие требования к согласованию условий проведения контроля грузов на границах, и семи приложений, касающихся практического осуществления.

11. Поскольку общие требования не утратили актуальность и в новых обстоятельствах, их следует сохранить без каких-либо изменений. Это также облегчило бы пересмотр Конвенции.

12. С другой стороны, предлагается принять новое приложение к этому правовому инструменту. Основная цель такого приложения заключается в определении стандартизированных процедур контроля в интересах облегчения перевозок, благодаря чему повысятся эффективность и согласованность международной торговли и грузовых перевозок. Применению Конвенции способствовало также создание простого, но действенного механизма представления докладов.

13. Предлагаемое приложение имело бы особенно важное значение для евразийского континента с его огромными расстояниями и многочисленными границами. Следует, кстати, отметить, что все Договаривающиеся стороны Конвенции, за исключением Кубы, Лесото и Южной Африки, принадлежат к ЕС, СНГ или ЦВЕ.

14. Предлагаемые положения должны быть достаточно гибкими, чтобы удовлетворять потребностям меняющейся структуры международной торговли и совершенствования методов работы таможи.

ПРОЦЕДУРА

15. Согласно статье 13, "новые приложения ... могут быть включены в настоящую Конвенцию". Процедура внесения поправок в Конвенцию, включая приложения к ней, изложены в статьях 22, 24 и приложении 7.

16. В статье 22 указано, что поправки могут вноситься в Конвенцию по предложению любой Договаривающейся стороны и любая предложенная поправка должна рассматриваться Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 7.

17. Административный комитет может принять решение пригласить представителей международных организаций, которые не являются Договаривающимися сторонами (таких, как МСАТ), присутствовать на сессиях этого органа при обсуждении интересующих их вопросов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

18. МСАТ считает, что принятие предлагаемого приложения открыло бы для Конвенции новые перспективы. Договаривающиеся стороны в тесном сотрудничестве с частным сектором могли бы лучше соблюдать и поддерживать практические интересы международной торговли и транспорта. Расширение Конвенции в значительной мере раздвинуло бы границы ее нынешней сферы применения, которая ограничивается методами контроля.

19. В рамках предлагаемых новых положений основное внимание сосредоточено на облегчении пересечения границ путем установления требований к:

- профессиональным водителям
- транспортным операциям
- транспортным средствам
- пунктам пересечения границ
- механизму представления докладов.

Проект приложения № 1

ОБЛЕГЧЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ

СТАТЬЯ 1

ПРИНЦИПЫ

Аспекты контроля, связанные с облегчением перевозок, должны соответствовать принципам, определенным в настоящей Конвенции и, в частности, в приложении 1 к ней.

СТАТЬЯ 2

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ

1. Договаривающиеся Стороны принимают, по мере возможности, надлежащие меры с целью отмены требований о наличии виз у профессиональных водителей, участвующих в международных перевозках и признанных пригодными для осуществления таких перевозок, а также имеющих специальное удостоверение личности водителя, или, если это невозможно, изыскивают альтернативные способы облегчения выдачи виз, например путем введения и использования годовых многократных виз, по-возможности на многосторонней основе.

Пояснительное примечание

Трудности, с которыми сталкиваются профессиональные водители, участвующие в международных перевозках, при получении виз, представляют собой серьезную проблему. К числу основных трудностей относятся крайне сложные формальности и процедуры, связанные с запросом виз, длительные сроки, часто предъявляемое к водителям требование в отношении личной явки в консульства, невыдача годовых многократных виз, высокая стоимость виз, непризнание национальных автотранспортных ассоциаций в качестве посредников и т.д.

Последствия этих типичных неторговых барьеров хорошо известны: отмена коммерческих и прочих договоров, растущая неуверенность и взаимное недоверие между всеми участвующими сторонами, потеря времени и дохода транспортными и торговыми компаниями, а также длительные задержки в связи с контролем на границах.

Не следует забывать о том, что выдача виз является одним из аспектов взаимоотношений между государствами. Поэтому любое облегчение режима выдачи виз было бы взаимовыгодным для операторов Договаривающихся сторон, затрагиваемых этой проблемой.

Если данное предложение будет принято, необходимо будет разработать правила составления специального удостоверения личности водителя.

С вступлением в силу Амстердамского договора система шенгенских виз становится частью "Достижений Сообщества". Таким образом, можно было бы найти многостороннее решение по крайней мере для государств – участников Шенгенских соглашений.

2. С целью отмены требования о наличии виз или облегчения процедуры выдачи виз профессиональным водителям Договаривающиеся стороны выдают удостоверение личности водителя со своей гарантией.

Удостоверение личности водителя содержит необходимые сведения о личности водителя и считается действительным в течение не более чем одного года с даты его выдачи. Этот документ должен всегда предъявляться вместе с действительным паспортом в консульствах, выдающих визы, если таковые требуются, и органам пограничного контроля.

Минимальные требования, касающиеся содержания и формата удостоверения личности водителя, содержатся в добавлении № 1 к настоящему приложению.

Пояснительное примечание

Этот документ должен официально выдаваться Договаривающимися сторонами. (Он может также объединяться с документом о базовом страховании от болезней и несчастных случаев, который часто требуется для выдачи визы.)

3. Договаривающиеся стороны заключают между собой специальные двусторонние или многосторонние соглашения о практическом применении пунктов 1 и 2 настоящей статьи.

СТАТЬЯ 3

ТРАНСПОРТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

1. В целях облегчения международных перевозок грузов Договаривающиеся стороны на согласованной и скоординированной между собой основе используют систему предварительного информирования. Кроме того, они предоставляют транспортным операторам или их ассоциациям всю необходимую информацию о действующих или планируемых требованиях контроля международных операций на границах, а также о фактическом положении на границах.

Пояснительное примечание

Создание электронной системы предварительного информирования между органами пограничного контроля и ассоциациями, представляющими транспортный сектор, позволило бы операторам более эффективно планировать рейсы. Так, например, транспортным операторам (водителям) могла бы передаваться обновленная информация, даже в режиме реального времени, о требованиях контроля и ситуации на отдельных участках границ и в отдельных пунктах пересечения границ (очереди, время ожидания).

2. Договаривающиеся стороны принимают все необходимые меры для обеспечения того, чтобы различные проверки и формальности осуществлялись с минимальными задержками, а государства, имеющие общую границу, проводили проверки совместно и чтобы они осуществлялись различными службами пограничного контроля на согласованной основе, в течение их совпадающего рабочего времени и посредством выборочных проверок, если не имеется веских оснований для иных проверок. С этой целью они постоянно упрощают и модернизируют процедуры и методы контроля. Приоритет будет отдаваться срочным грузам, в частности живым животным и скоропортящимся грузам.

Пояснительное примечание

Эти основные принципы повторяются здесь постольку, поскольку, как представляется, они слишком часто игнорируются.

СТАТЬЯ 4

ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

1. Договаривающиеся стороны облегчают проведение технического осмотра транспортных средств на границах путем использования международного сертификата технического осмотра, определенного в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год).

Пояснительное примечание

В связи с этой статьей следует сделать ссылку на новое Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, которое было открыто для подписания 13 ноября 1997 года. Это Соглашение предписывает использование международного сертификата технического осмотра. Физическая проверка транспортного средства может осуществляться компетентными органами в том случае, если имеются сомнения в отношении соответствия технического состояния транспортного средства данным, указанным в вышеупомянутом сертификате.

2. В целях ускорения пересечения границ Договаривающиеся стороны также договариваются об использовании и взаимном признании международного весового сертификата. Форма этого сертификата прилагается в добавлении № 2.

2.1 Измерения веса транспортного средства производятся только в стране происхождения международной транспортной операции. Результаты таких измерений должным образом регистрируются и удостоверяются в международном весовом сертификате. Помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых несоответствий, никаких дополнительных измерений веса в пути не производится.

2.2 Договаривающиеся стороны передают Генеральному секретарю ООН перечень имеющихся в их странах станций взвешивания, утвержденных в соответствии с международными принципами, при уведомлении его о принятии настоящего приложения и в случае внесения в этот перечень любых последующих изменений. Генеральный секретарь ООН будет обновлять этот перечень и передавать его каждой Договаривающейся стороне по мере необходимости.

2.3 Минимальные требования, предъявляемые к утвержденным станциям взвешивания, принципы их утверждения и основные характеристики методов/процедуры взвешивания, которые надлежит применять, изложены в добавлении № 3.

Пояснительное примечание

В настоящее время грузовые автомобили нередко подвергаются повторному взвешиванию на границах с использованием зачастую неточных весов, и даже при наличии современного оборудования и надлежащих стоянок эта процедура взвешивания приводит к задержкам. Благодаря взаимному признанию нового сертификата можно было бы избежать подобного рода проблем. Выборочное взвешивание в пути должно производиться только в обстоятельствах, когда имеются серьезные подозрения.

СТАТЬЯ 5

ПУНКТ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ

В целях обеспечения упорядочения и ускорения таможенного контроля и таможенных формальностей Договаривающиеся стороны обеспечивают соблюдение нижеследующих минимальных требований, предъявляемых к пунктам пересечения границ, открытым для международной перевозки грузов:

- наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить, по возможности, совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки);
- разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный таможенный транзитный документ (МДП, Т) или перевозящим живых животных или скоропортящиеся грузы;

- наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок грузов и транспортных средств;
- наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов;
- наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей;
- наличие на границах представителей транспортно-экспедиционных агентств, располагающих надлежащими сооружениями и предлагающих транспортным операторам свои услуги на конкурсной основе.

Пояснительное примечание

Цель всех этих мер очевидна: улучшение условий работы персонала, осуществляющего контроль на границах, и водителей.

Поэтому договаривающимся сторонам следует усовершенствовать процедуры, методы и инфраструктуру.

СТАТЬЯ 6

МЕХАНИЗМ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОКЛАДОВ

Договаривающиеся стороны представляют Европейской экономической комиссии ООН дважды в год подробный доклад о достигнутом прогрессе в области усовершенствования условий пересечения границ их стран.

Пояснительные примечания

Цель заключается в том, чтобы ввести практику регулярного представления докладов и наделить ЕЭК ООН правом запрашивать дважды в год доклады у Договаривающихся сторон для изучения ситуации.

Добавление 1

УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ ВОДИТЕЛЯ

[будет разработано]

Добавление 2

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ 1/

1. **Название и адрес предприятия - владельца платформенных весов, выдавшего сертификат:**

.
.
.
.

2. **Дата:**

3. **ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ** из:
в:

4. **В соответствии с транспортным документом (КДПГ) №:**

5. **Название и адрес (транспортной) компании:**
.
.
Тел.: Факс: Эл. почта:

6. **Характеристики транспортного средства согласно данным изготовителя:**

Регистрационный(ые) номер(а)	Номер шасси	Максимальный допустимый вес
Тягач/механическое транспортное средство КГ
Полуприцеп/прицеп КГ
Первая ось	 КГ
Ведущая ось	 КГ
Неведущая ось:		
сдвоенная	 КГ
строенная	 КГ
иная	 КГ

1/ Этот сертификат может также включать две отдельные страницы: на первой странице указывается вся представленная изготовителем информация о "постоянных" характеристиках, а на второй - все переменные данные согласно результатам измерений, произведенных перед каждой транспортной операцией.

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА МЕЖДУНАРОДНОГО ВЕСОВОГО СЕРТИФИКАТА

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ

Общие заявления о характере данного документа, например:

"Настоящий международный весовой сертификат, должным образом заполненный сертифицированной/утвержденной станцией взвешивания в стране происхождения транспортной операции, является подтверждением измерений фактического веса транспортного средства, на которое выдан сертификат. Он признается органами следующих государств: . . .

Цель сертификата заключается в том, чтобы избежать повторных измерений веса транспортного средства в странах, расположенных по маршруту транспортной операции".

Перечень сертифицированных/утвержденных станций взвешивания в соответствующих странах:

. . .

Основные требования, предъявляемые к методам/процедуре взвешивания, например:

взвешивание должно производиться:

без нахождения на транспортном средстве каких-либо лиц

без каких-либо перемещений транспортного средства во время взвешивания

без воздействия на транспортное средство или платформенные весы каких-либо осадков в виде снега или стокообразующего дождя и т.п.

Настоящий сертификат составлен и выдан (кем) . . . (название транспортной ассоциации . . .) в соответствии с приложением № . . . к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (21 октября 1982 года).

Добавление 3

**МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К УТВЕРЖДЕНИЮ СТАНЦИЙ
ВЗВЕШИВАНИЯ, И ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МЕТОДОВ ВЗВЕШИВАНИЯ**

[будет разработано]
