



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Конференция министров по транспорту**Третья сессия**

Москва, 5–9 декабря 2016 года

Пункт 11 повестки дня

Утверждение декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)**Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

Мы, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, участвующие в Конференции министров по транспорту, состоявшейся 5-9 декабря 2016 года в Москве,

подтверждая нашу приверженность осуществлению резолюции 70/1 Генеральной Ассамблеи от 25 сентября 2015 года, озаглавленной «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», в которой Ассамблея утвердила коллективный набор целей и задач для достижения устойчивого развития в трех его компонентах – экономическом, социальном и экологическом – сбалансированным и комплексным образом,

подтверждая Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов¹, Программу действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011-2020 годов² и Программу действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств («Путь САМОА»)³,

ссылаясь на резолюцию 70/260 Генеральной Ассамблеи от 15 апреля 2016 года «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире»,

¹ Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.

² Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9-13 мая 2011 года (A/CONF.219/7), глава II.

³ Резолюция 69/15 Генеральной Ассамблеи, приложение.



приветствуя Бразилианскую декларацию о безопасности дорожного движения⁴ и содержащиеся в ней решения по усилению управления безопасностью дорожного движения и улучшению законодательства и его исполнения,

с удовлетворением отмечая прогресс, достигнутый в деле осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁵, включая Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)⁶ и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок⁷,

признавая, что в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог⁸, Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог⁹, Межправительственном соглашении о «сухих портах»¹⁰, Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональных рамках сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок¹¹ представлен набор институциональных рамок для укрепления транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

приветствуя подписание Китаем, Монголией и Российской Федерацией в ходе Конференции министров по транспорту Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог как важный шаг по поощрению использования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения связуемости и отмечая, что это соглашение открыто для присоединения всех участников Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог,

отмечая дискуссии на двустороннем и многостороннем уровнях, проведенные с целью дальнейшего содействия формированию Международного транспортного коридора «Север-Юг», включая трехстороннюю встречу президентов Азербайджана, Исламской Республики Иран и Российской Федерации, проведенную в Баку в августе 2016 года,¹²

отмечая также запуск в декабре 2014 года железнодорожной линии между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран в качестве секции Международного транспортного коридора «Север-Юг»,

будучи убеждены в том, что устойчивая транспортная связуемость является одним из ключевых факторов инклюзивного и устойчивого развития, который позволяет раскрыть существующий потенциал, позволяя людям получать доступ к возможностям, а предприятиям – к рынкам, и реализовать который можно лишь в

⁴ Утверждена на второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения, проведенной в Бразилиа 18 и 19 ноября 2015 года в целях оценки прогресса, достигнутого в реализации Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасного дорожного движения, 2011-2020 годы. Документ доступен по следующей ссылке: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/.

⁵ Резолюция 68/4 Комиссии, приложение.

⁶ Резолюция 68/4 Комиссии, приложение, приложение I.

⁷ Там же, приложение II.

⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁹ Ibid., vol. 2596, No. 46171.

¹⁰ E/ESCAP/CTR(3)/5.

¹¹ Резолюция 71/7 Комиссии, приложение.

¹² <http://ru.president.az/articles/20772>.

том случае, если опираться при создании транспортной инфраструктуры и оказании соответствующих услуг на рациональные стратегии, надлежащие институциональные структуры и согласованные нормы, стандарты и методы,

признавая важную роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития¹³ и необходимость во всестороннем сотрудничестве между всеми видами транспорта для содействия формированию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров¹⁴,

обращая особое внимание на необходимость развивать комплексные интермодальные транспортно-логистические системы, включающие автомобильный, железнодорожный, водный и воздушный транспорт, которые содействуют устойчивому развитию путем оптимизации ресурсов, улучшения выбора видов транспорта и обеспечения безопасности, экологичности и ценовой доступности,

подчеркивая необходимость поощрять безопасные, рациональные и экологичные интермодальные или мультимодальные транспортные коридоры, обеспечивающие беспрепятственную физическую и операционную связуемость,

подтверждая нашу приверженность делу повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹⁵,

обращая особое внимание на важность дальнейшего развития систем городского общественного транспорта и содействия использованию немоторизованных видов передвижения для обеспечения более равноправных, более здоровых и менее перегруженных транспортом городов,

признавая роль новых технологий, включая интеллектуальные транспортные системы, в деле повышения эффективности, безопасности и функциональности транспортных систем,

принимая во внимание итоги Глобальной конференции по устойчивому транспорту, проведенной в Ашхабаде 26 и 27 ноября 2016 года,

принимая во внимание также необходимость укрепить морское сообщение и связь сельских и отдаленных общин с более широкими транспортными системами в регионе,

1. *утверждаем:*

a) Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), содержащуюся в приложении I к настоящему документу¹⁶;

b) типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок, содержащееся в приложении II к настоящему документу;

c) типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам, содержащееся в приложении III к настоящему документу;

¹³ Резолюция 69/213 Генеральной Ассамблеи.

¹⁴ Резолюция 70/197 Генеральной Ассамблеи.

¹⁵ Резолюция 70/260 Генеральной Ассамблеи и резолюции 66/6 и 68/4 Комиссии.

¹⁶ До принятия министрами настоящей декларации приложение I будет распространяться отдельно как документ E/ESCAP/MCT(3)/WP.1.

d) типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки, содержащееся в приложении IV к настоящему документу;

e) стандартную модель систем логистической информации, содержащуюся в приложении V к настоящему документу;

f) [обновленные региональные цели и задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016-2020 годов, содержащиеся в приложении VI к настоящему документу;

2. *постановляем* вести работу в целях создания межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой и поручаем секретариату наладить сотрудничество с Европейской экономической комиссией в целях функционирования этого комитета, с тем чтобы далее поощрять внутрирегиональную и межрегиональную транспортную связуемость в транспортных коридорах между Азией и Европой;

3. *поручаем* Исполнительному секретарю:

a) уделять приоритетное внимание осуществлению Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), включая мобилизацию и распределение внебюджетных ресурсов;

b) обеспечивать эффективную координацию с другими органами, организациями и учреждениями в оказании технической помощи членам и ассоциированным членам в целях осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы);

c) эффективно сотрудничать с международными и региональными учреждениями финансирования, многосторонними и двусторонними донорами и инвесторами из частного сектора и международными организациями в целях мобилизации дальнейшей финансовой и технической поддержки для формирования комплексных интермодальных транспортных систем, позволяющих обеспечить устойчивую транспортную связуемость в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

d) периодически проводить оценку прогресса, достигнутого в осуществлении Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), на национальном/субрегиональном уровнях, анализировать результаты в рамках Комитета по транспорту ЭСКАТО и разрабатывать соответствующие политику и рекомендации по поощрению и ускорению прогресса в деле осуществления;

e) созвать конференцию министров по транспорту в 2021 году для оценки осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), и рассмотрения будущей программы работы.

Приложение I

Проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)

В этом документе содержатся выдержки из основной документации, касающейся элементов проекта региональной программы действий, которые позволяют составить представление об этой программе.

1. Региональная связуемость транспортной инфраструктуры

Хотя Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах» закладывают основу для региональной связуемости, качество и потенциал этой инфраструктуры в рамках региона неоднородны, и ряд звеньев по-прежнему отсутствуют. Есть основания полагать, что развитие международных интермодальных коридоров заложит основу для скоординированного подхода, направленного на решение вопросов развития, касающихся всех видов транспорта, включая вопрос совместимости и технологических инноваций.

Ближайшая цель. Укреплять региональную связуемость на основе дальнейшего развития, модернизации и введения в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры, в том числе и посредством внедрения новых технологий и необходимых региональных стандартов.

Мероприятия

1. Совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочей группы по «сухим портам»;
2. Исследование региональной рамочной основы связуемости инфраструктуры в ракурсе проблематики комплексных интермодальных транспортных коридоров с учетом интеграции наземного, морского и воздушного транспорта;
3. Исследование интеграции инфраструктуры различных видов транспорта на основе дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог, сети «сухих портов» и других сетей региональной транспортной инфраструктуры, включая морскую и воздушную инфраструктуру;
4. Исследование согласования и модернизации технических стандартов транспортной инфраструктуры;
5. Исследование применения новых технологий в целях содействия развитию устойчивого транспорта посредством совершенствования объектов инфраструктуры;
6. Предоставление доклада о прогрессе, достигнутом в регионе в деле обеспечения связуемости транспортной инфраструктуры;

7. Практикум/семинар/совещание/консультативная служба по вопросам связуемости транспортной инфраструктуры.

Показатели достижения

1. Продолжающееся использование государствами-членами совещаний Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочей группы по «сухим портам» для внесения поправок в соответствующие Межправительственные соглашения и обсуждения вопросов, касающихся развития данных сетей.
2. Увеличение числа государств-членов, которые становятся сторонами Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения по «сухим портам».
3. Утверждение государствами-членами рамочных основ, благоприятствующих развитию и эксплуатации интермодальных транспортных коридоров.
4. Принятие государствами-членами мер по модернизации и расширению сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог и международно признанных «сухих портов» на своей территории, в том числе мер по согласованию технических стандартов и внедрению новых технологий управления транспортными потоками.
5. Принятие государствами-членами мер по учету рекомендаций по итогам исследований в отношении региональных и межрегиональных интермодальных транспортных коридоров.

2. Региональная операционная транспортная связуемость

Спрос на транспортные сообщения в регионе стремительно растет вследствие высоких темпов экономического роста. Достигнут прогресс в развитии транспортной инфраструктуры, однако, необходимо проделать еще больший объем работы в целях введения ее в эксплуатацию. Фрагментированный подход, недостаточная интеграция, высокие логистические издержки и неэффективность являются основными препятствиями на пути развития бесперебойно функционирующей региональной сети транспортных сообщений.

Устранение нефизических барьеров на пути международных перевозок, развитие комплексных интермодальных транспортных систем на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, которые оптимально сочетают в себе преимущества различных видов транспорта и способствуют снижению транспортно-логистических издержек, помогут развитию региональной сети транспортных сообщений.

Ближайшие цели

1. Необходимо активизировать работу по развитию региональной сети транспортных сообщений путем укрепления мер по упрощению процедур перевозок, включая согласование транспортных, технических и рабочих стандартов, правил и методов; углубления

понимания новых технологий и их использования; а также путем внедрения инструментов и основ упрощения процедур перевозок;

2. Необходимо создавать и вводить в действие комплексные интермодальные транспортные системы за счет более эффективного использования имеющегося потенциала и инфраструктуры, активного использования связей между сетями, установленных вследствие повышения эффективности взаимодействия транспортных сетей и согласованности их работы во всем регионе, средств передачи, согласования технических стандартов и определения общей нормативно-правовой базы;
3. Необходимо наращивать масштабы предоставления транспортно-логистических услуг путем развития потенциала и создания систем логистической информации в целях повышения эффективности работы логистики и снижения издержек.

Мероприятия

1. Исследования/практикумы/техническая помощь по осуществлению Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок;
2. Исследования/практикумы/консультационные услуги для оценки, проектирования и внедрения комплексных интермодальных транспортных систем в качестве одного из путей развития сети устойчивых транспортных сообщений, включая морской, наземный и воздушный виды транспорта;
3. Помощь/консультационные услуги/практикумы по разработке и осуществлению правовых инструментов, а также согласованию технических стандартов, включая системы регулирования нагрузки на ось транспортного средства, для развития сети транспортных сообщений;
4. Исследования/практикумы по применению новых технологий в целях упрощения процедур международных морских, автомобильных, железнодорожных, воздушных и интермодальных перевозок;
5. Обновление инструментов по упрощению процедур перевозок для отражения достижений технического прогресса и выкристаллизовывающихся потребностей в действующих сообщениях и смежные исследования/практикумы/консультационные услуги по их применению;
6. Исследования/практикумы по укреплению интермодальных взаимосвязей в «сухих портах», интермодальных терминалах, морских портах и аэропортах и в интересах введения в действие комплексных интермодальных транспортных коридоров;
7. Техническая помощь/практикумы/семинары/учебные курсы по развитию потенциала для специалистов в области логистики и в процессе создания эффективных механизмов обеспечения

эффективной логистики, включая региональные совещания логистических компаний и их национальных ассоциаций;

8. Исследование/практикум/консультационные услуги по повышению эффективности функционирования сети морских транспортных сообщений.

Показатели достижения

1. Увеличение числа мер/инициатив, осуществляемых в рамках региональных программ по упрощению процедур международных автомобильных и железнодорожных перевозок в целях создания эффективно функционирующей комплексной интермодальной транспортной системы в поддержку регионального экономического сотрудничества и интеграции.
2. Введение в действие комплексной интермодальной транспортной системы на региональном уровне как одного из основных условий развития устойчивых транспортных сообщений, включая морской, наземный и воздушный виды транспорта.
3. Повышение уровня знаний и навыков членов и ассоциированных членов в деле разработки и применения правовых инструментов и технических стандартов для введения в действие сети региональных транспортных сообщений, развития региональной сети действующих транспортных сообщений, включая упрощение процедур перевозок, комплексные интермодальные перевозки, морские транспортные сообщения и логистику.
4. Оказание членам и ассоциированным членам большего объема помощи в применении инструментов упрощения процедур перевозок с учетом достижения технического прогресса и выкристаллизовывающихся потребностей в развитии сети действующих сообщений.
5. Более широкое использование информационно-коммуникационных технологий и связанных с ними новых технологий в целях упрощения процедур международных морских, автомобильных, железнодорожных, воздушных и интермодальных перевозок.
6. Укрепление эффективности функционирования региональной сети действующих транспортных сообщений, включая упрощение процедур перевозок, комплексные интермодальные перевозки, морские транспортные сообщения и логистику.
7. Укрепление потенциала членов и ассоциированных членов в создании эффективного механизма обеспечения эффективных логистических услуг за счет повышения уровня квалификации экспедиторов грузов, представителей компаний, осуществляющих мультимодальные перевозки, и логистических компаний, а также их национальных ассоциаций.
8. Совершенствование функционирования сети действующих морских сообщений.

3. Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой

Азия и Европа по-прежнему остаются ключевыми торговыми партнерами, однако объемы торговли между этими двумя регионами могли бы быть увеличены за счет совершенствования транспортного сообщения. Признавая этот факт, в последнее время был предложен ряд инициатив, которые направлены на решение существующих проблем, в том числе в таких областях, как развитие инфраструктуры и обеспечение согласованности технических стандартов. Ожидается, что потенциал этих инициатив может быть увеличен за счет создания органа, который будет обеспечивать взаимодействие между существующими мандатами, стимулировать деятельность и производить оценку достигнутого прогресса.

Ближайшая цель. Работать над созданием межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой, предназначенного обеспечивать устойчивую транспортную соединяемость между Азией и Европой в целях свободного перемещения людей и товаров.

Мероприятия

1. Исследование инициатив, планирование развития транспортной инфраструктуры и организационных мероприятий, связанных с развитием транспортных коридоров между Азией и Европой;
2. Проведение исследований в области согласования правил и норм для устранения нефизических барьеров, снижающих эффективность транспортных связей между двумя регионами;
3. Исследование технических стандартов, применяемых в рамках транспортных коридоров между Азией и Европой;
4. Создание межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой для укрепления транспортных связей между Азией и Европой, включая подготовку его круга ведения и аспектов управления;
5. Оказание услуг по организации практикумов/семинаров/совещаний/оказание консультационных услуг в сфере совершенствования транспортного сообщения между Азией и Европой;
6. Подготовка доклада о ходе осуществления деятельности по совершенствованию транспортного сообщения между Азией и Европой.

Показатели достижения

1. Поддержка государствами-членами межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой и участие в его работе.
2. Меры, предпринимаемые государствами-членами в области разработки и эксплуатации транспортных коридоров между Азией и Европой.
3. Меры, предпринимаемые государствами-членами в области использования рекомендаций, предложенных по итогам

исследования, для укрепления транспортных связей между Азией и Европой.

4. Доклад о ходе осуществления деятельности по совершенствованию транспортного сообщения между Азией и Европой.

4. Транспортная связуемость для наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств

В находящихся в данном регионе странах с особыми потребностями (наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах) важнейшими вопросами являются транспортная инфраструктура и операционная связуемость, транспорт в городских и сельских районах и безопасность дорожного движения. Транспортная инфраструктура и услуги затронуты проблемами, связанными с высокими издержками и низкой результативностью, а также отсутствием или недостаточным уровнем институциональных знаний и опыта в области разработки и внедрения политических мер и программ. Для повышения связуемости с более широкими сетями и использования открывающихся при этом экономических возможностей необходимо улучшить понимание оптимальных методов реализации и укрепить потенциал для внедрения транспортной политики. Для развития устойчивой региональной транспортной связуемости, включая связуемость городов и сельских районов, и для повышения безопасности дорожного движения требуется новаторская и всеохватная политика и рамочные основы, пригодные для государств с особыми потребностями.

Наряду с тем, что большинство стран региона добились прогресса в расширении транспортной связуемости с соседними государствами, наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства по-прежнему сталкиваются с конкретными проблемами в области развития, связанными с их географическими и экономическими характеристиками. Необходимо активизировать усилия по решению этих проблем, так чтобы обеспечить беспрепятственную связь данных государств с основными региональными сетями транспортной инфраструктуры, включая порты, в целях безопасного, надежного и приемлемого с точки зрения затрат доступа на глобальные рынки.

Ближайшая цель. Государства с особыми потребностями (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства) получают помощь в разработке и внедрении новаторских политических мер и рамочных основ, направленных на улучшение и расширение устойчивой транспортной связуемости, в которых надлежащим образом отражены вопросы транспорта в городах и сельских районах и дорожной безопасности.

Мероприятия

1. Исследование по вопросу упрощения транспортных перевозок, комплексных интермодальных перевозок и логистики для наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран;
2. Исследование подходов к обеспечению связи наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых

- островных развивающихся государств с региональными инфраструктурными сетями, включая порты;
3. Исследование по вопросу развития железнодорожных сетей, улучшения транспорта в городских и сельских районах и повышения дорожной безопасности в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах;
 4. Исследование по вопросу улучшения морского и воздушного сообщения малых островных развивающихся государств;
 5. Техническая помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам и соседним развивающимся странам транзита в деле планирования/создания/эксплуатации эффективных комплексных мультимодальных транспортных коридоров;
 6. Представление региональных материалов и информации для включения в глобальный доклад по среднесрочному обзору хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов в части, касающейся транспортного сектора^a;
 7. Практикум/семинар/совещание/консультационная служба в целях поддержки усилий наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств в деле улучшения транспортной связуемости, повышения дорожной безопасности и развития транспорта в городских и сельских районах.

Показатели достижения

1. Доклад об упрощении транспортных перевозок, о комплексных интермодальных перевозках и логистике в наименее развитых странах и не имеющих выхода к морю развивающихся странах.
2. Доклад о связи наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств с региональными сетями инфраструктуры.
3. Доклад о состоянии и совершенствовании транспорта в городских и сельских районах и о ситуации и улучшении положения в области дорожной безопасности в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах;
4. Доклад об улучшении морского сообщения в малых островных развивающихся государствах.

^a В пункте 78 Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов (A/CONF.225/L.1) Генеральной Ассамблеи предлагается рассмотреть возможность проведения на высоком уровне всеобъемлющего среднесрочного обзора осуществления Венской программы действий. В соответствии с практикой, принятой в рамках выполнения Алматинской программы действий, согласно которой Комиссия в своей резолюции 63/5 просит Исполнительного секретаря оказать необходимую поддержку процессу подготовки к среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий, данное мероприятие включено в мероприятие по предоставлению региональных материалов и информации для среднесрочного обзора Венской программы действий.

5. Принятие членами и ассоциированными членами мер по включению рекомендаций по вопросам политики в их национальные политику и планы по улучшению региональной связуемости.
6. Доклад о ходе осуществления Венской программы действий в транспортном секторе.
7. Практикум(ы)/семинар(ы)/совещание(я) по вопросам транспортной связуемости, дорожной безопасности и транспорта в городских и сельских районах.

5. Устойчивый городской транспорт

Стремительная автомобилизация городов региона привела к ухудшению положения в плане дорожных заторов, росту количества дорожно-транспортных происшествий и увеличению выбросов и загрязнения воздуха. Кроме того, в городах проживает все большее количество обездоленных людей, что создает повышенную потребность в доступных по цене системах городского общественного транспорта. Хотя в городах региона используются самые разнообразные виды городского транспорта, такие как вспомогательный транспорт, общественный транспорт, службы такси и немоторизованный транспорт, еще много можно сделать для улучшения ситуации. В число основных задач, встающих перед странами и городами Азиатско-Тихоокеанского региона, входят расширение охвата, управление дорожными заторами, сокращение выбросов и загрязнения, повышение безопасности и обеспечение ценовой доступности.

Ближайшая цель. Странам и городам региона надлежит разрабатывать и осуществлять инновационные стратегии и программы в целях оценки, планирования, развития, усовершенствования и эксплуатации устойчивых городских транспортных систем и услуг.

Мероприятия

1. Исследование по вопросам интеграции видов городского транспорта и оценка городских транспортных систем;
2. Региональная программа и инструменты внедрения интеллектуальных транспортных систем;
3. Руководящие указания для национальных стратегических программ устойчивого развития городского транспорта;
4. Доклад о прогрессе в усовершенствовании городских транспортных систем в регионе;
5. Услуги по организации практикумов/семинаров/совещаний/консультаций в целях оказания поддержки странам-членам в деле разработки и усовершенствования городских транспортных систем.

Показатели достижения

1. Публикация доклада по вопросам интеграции и оценки городских транспортных систем.
2. Разработка региональной программы и инструментов для внедрения интеллектуальных транспортных систем.

3. Подготовка руководящих принципов для разработки национальной стратегии развития городского транспорта.
4. Включение раздела (разделов) по городскому транспорту в публикацию *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific* («Обзор тенденций в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе»).
5. Проведение практикума(-ов)/семинара(-ов) по устойчивому городскому транспорту.

6. Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями

Сельские дороги, которые связывают населенные пункты с более разветвленными сетями, сильно отличаются друг от друга по протяженности и качеству, и в этом контексте налицо такие проблемы, как высокие издержки и неудовлетворительная эффективность. Спрос на транспортные сообщения с сельскими районами в регионе огромен, однако имеющийся объем средств и финансовая отдача от проектов недостаточны для удовлетворения этой потребности. Требуется дополнительные варианты финансирования и методология оценки для того, чтобы сделать проекты по развитию сети транспортных сообщений с сельскими районами недорогими, экономически целесообразными и устойчивыми. В целях совершенствования сети транспортных сообщений с сельскими районами, которые связывают их с более разветвленными сетями, необходимо разработать эффективные стратегии и политику и повышать потенциал заинтересованных сторон и местных общин в деле планирования и осуществления программ по развитию сети транспортных сообщений с сельскими районами. Новаторские и предполагающие широкое участие стратегии доказали в регионе свою немалую эффективность, а поэтому такие стратегии необходимо документировать и осваивать в других местах в деле развития по-настоящему комплексной транспортной сети, которая включает в себя доступ к сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов».

Ближайшая цель. Странам-членам необходимо оказывать помощь в развитии и расширении сети транспортных сообщений с сельскими районами и сообщений, связывающих с более разветвленными транспортными сетями.

Мероприятия

1. Исследование по совершенствованию сети транспортных сообщений с сельскими районами и последствия этого для борьбы с нищетой, здравоохранения, образования и занятости;
2. Региональная стратегия/генеральный план/стратегическая программа по совершенствованию сети транспортных сообщений с сельскими районами, связывающих с более разветвленными местными, национальными и региональными транспортными сетями (сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов»);
3. Исследование по вариантам финансирования для развития сети транспортных сообщений с сельскими районами;

4. Доклад о достигнутом в регионе прогрессе в деле совершенствования сети транспортных сообщений с сельскими районами;
5. Практикум/семинар/совещание/консультационные услуги для оказания странам-членам помощи в деле обеспечения транспортного доступа к сельским районам.

Показатели достижения

1. Выпуск доклада, в котором задокументировано значение совершенствования сети транспортных сообщений с сельскими районами для борьбы с нищетой, здравоохранения, образования и занятости.
2. Выработка стратегии / генерального плана по совершенствованию сети транспортных сообщений с сельскими районами, которая/ый разработана/разработан и используется государствами-членами для выработки своих собственных стратегий и планов интеграции доступа к сельским районам в региональные сети транспортных сообщений.
3. Проведение исследования по вариантам финансирования работы по развитию сети транспортных сообщений с сельскими районами и связанным с этим проблемам, которые известны государствам-членам.
4. Подготовка обзора положения в регионе, связанного с развитием сети транспортных сообщений с сельскими районами.
5. Организация семинара/практикумов и повышение потенциала директивных и плановых органов, занимающихся вопросами транспорта, и ответственных за реализацию программ в деле планирования и совершенствования сети транспортных сообщений с сельскими районами.

7. Повышение безопасности дорожного движения

Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой важную задачу как на глобальном, так и на региональном уровнях ввиду масштабов и негативных последствий связанных с ней проблем для экономики, системы общественного здравоохранения и общего благосостояния людей. Региону необходимо прикладывать более активные усилия для того, чтобы добиться реализации задачи Целей в области устойчивого развития, предусматривающей необходимость сокращения вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2020 году. Региональные усилия могут быть направлены на оказание помощи в деле укрепления потенциала членов и ассоциированных членов через организацию анализа текущей ситуации, выработку технических и стратегических рекомендаций, предоставление необходимых инструментов и организацию обучения.

Ближайшая цель. Странам региона требуется помощь в улучшении ситуации в области безопасности дорожного движения и выполнения ими обязательств в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и Целей 3 и 11 в области устойчивого развития.

Мероприятия

1. Изучение мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, таких как правила и положения, касающиеся всех факторов риска (например, превышение скорости и вождение в состоянии алкогольного опьянения);
2. Изучение технических стандартов, касающихся повышения безопасности дорожного движения;
3. Предоставление доклада по прогрессу в области повышения безопасности дорожного движения в регионе;
4. Документ/руководство по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне;
5. Оказание услуг по организации практикумов/совещаний, предоставление консультационных услуг в целях содействия странам-членам в области повышения безопасности дорожного движения, включая оказание услуг технического содействия в интересах создания системы сбора данных.

Показатели достижения

1. Меры, предпринятые государствами-членами для осуществления стратегий и программ в области безопасности дорожного движения в соответствии с целями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и задач в области обеспечения безопасности дорожного движения, содержащихся в Целях 3 и 11 в области устойчивого развития.
2. Меры, предпринятые государствами-членами для совершенствования правил и положений в области безопасности дорожного движения, охватывающих все основные факторы риска.
3. Результаты исследований вопросов безопасности дорожного движения и документ/руководство по повышению безопасности дорожного движения на национальном уровне, представляемые в рамках совещаний и на сайте Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

Приложение II

Типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок*

Введение

Настоящее типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок было разработано на основе сравнительных исследований основных субрегиональных соглашений по упрощению транспортных перевозок, сторонами которых являются различные государства-члены ЭСКАТО.

В рамках этих исследований были поставлены следующие задачи:

a) сравнить положения избранных субрегиональных соглашений по упрощению транспортных перевозок;

b) выявить общие места и различия между положениями основных субрегиональных соглашений по упрощению транспортных перевозок, прежде всего применительно к странам, являющимся сторонами более чем одного субрегионального соглашения;

c) предложить способы согласования положений различных субрегиональных соглашений, прежде всего в странах, являющихся сторонами более чем одного субрегионального соглашения;

d) предложить общую рамочную основу для субрегиональных соглашений по упрощению транспортных перевозок с общей целью согласования положений этих соглашений и облегчения их выполнения и обеспечения их соблюдения.

Резюме рекомендаций по планированию субрегиональных соглашений

В целях ускорения процесса переговоров по субрегиональному соглашению и упрощения его последующего практического осуществления потенциальные договаривающиеся стороны могут пожелать рассмотреть следующие рекомендации.

1. При планировании новых субрегиональных соглашений потенциальные договаривающиеся стороны могут провести реалистичную предварительную оценку способности согласования субрегиональных соглашений в разумные сроки, способности последующего практического выполнения конкретных положений, входящих в субрегиональные соглашения, и задач, которые могут быть решены при помощи субрегиональных соглашений, находящихся на этапе планирования или согласования.

2. Потенциальные договаривающиеся стороны могут использовать «модульный подход» для разработки субрегиональных соглашений. Они могут отбирать «модули», которые они планируют включить в соглашение, на основе своей оценки практической возможности достичь консенсуса по соответствующим вопросам и, что важнее всего, осуществлять согласованные положения на практике. Это может предполагать планирование ряда субрегиональных соглашений по различным взаимосвязанным темам.

* Настоящее приложение издается без официального редактирования.

3. Потенциальные договаривающиеся стороны могут предусмотреть пошаговый подход к механизмам осуществления, в рамках которого они могут заранее устанавливать практические шаги по осуществлению положений разрабатываемых субрегиональных соглашений. Страны могут разработать план постепенного осуществления существенно важных положений соответствующего субрегионального соглашения. Меры, которые реализовать проще (например, процедуры осуществления, требующие сотрудничества между тем или иным компетентным органом и соответствующими органами других договаривающихся сторон), могут быть запланированы на раннем этапе. Осуществление положений, требующих более сложных процедур (например, межстранового сотрудничества и внутренней координации между многими компетентными органами) может быть запланировано на более позднем этапе.

4. Что касается создания условий для выдачи прав на перевозку и системы выдачи разрешений, то потенциальным договаривающимся сторонам следует изучить существующие двусторонние соглашения по международным автомобильным перевозкам, заключенные между ними, с тем чтобы избежать юридических коллизий между положениями двусторонних соглашений и находящегося на этапе согласования субрегионального соглашения и найти способы обеспечить совместимость обоих типов этих правовых документов.

5. Настоящее типовое субрегиональное соглашение должно создать общую рамочную основу для субрегиональных соглашений по упрощению транспортных перевозок. Оно может быть использовано для разработки и согласования новых субрегиональных соглашений, а также для внесения поправок в существующие соглашения.

6. В настоящем типовом субрегиональном соглашении содержится перечень вопросов, которые, как правило, рассматриваются в субрегиональных соглашениях по упрощению транспортных перевозок. Основное внимание в нем уделяется международным автомобильным перевозкам, поэтому перечень вопросов, которые необходимо охватить, в большей степени относится к автомобильному транспорту, чем к другим видам транспорта.

7. В настоящем типовом соглашении предлагается структура и содержится краткое описание основных структурных элементов и конкретных вопросов существа, которые должны охватываться субрегиональным соглашением, посвященным международным автомобильным перевозкам. В нем не содержится унифицированных формулировок для использования в отношении всех вопросов, которые, как предполагается, должны быть охвачены таким соглашением.

8. Настоящее типовое соглашение включает перечень вопросов, которые рекомендуется урегулировать в рамках дополнительных субрегиональных соглашений в связи с их сложностью или специфическим характером.

Типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок

Структурные элементы и содержание субрегионального соглашения

I. Преамбула

В преамбуле субрегиональных соглашений обычно содержится подтверждение политической воли и приверженности участников соответствующего соглашения делу сотрудничества для достижения поставленных в нем стратегических целей. Преамбула может включать перечень договаривающихся сторон соглашения. В преамбуле могут также кратко рассматриваться причины, которые привели к заключению соглашения, и может указываться правовая основа для него.

II. Определения и сокращения

В интересах ясности и для обеспечения надлежащего уровня понимания всеми заинтересованными сторонами, включая пользователей субрегионального соглашения, все используемые в нем термины должны быть разъяснены в начале документа. Весьма желательно, чтобы эти определения были теми же, что и в соответствующих международных правовых документах, чтобы повысить уровень согласованности.

III. Цели и задачи, общие положения

В этом разделе должны содержаться главные ключевые стратегические цели субрегионального соглашения. В зависимости от узкой или более общей сферы охвата соглашения и не будучи исчерпывающими эти цели могут включать субрегиональную экономическую интеграцию посредством развития экономических отношений, торговли и транспортного сообщения; создание эффективной, результативной, интегрированной и согласованной интермодальной транспортной системы в субрегионе; упрощение транзитных перевозок грузов посредством упрощения и согласования транспортных, торговых и таможенных норм; поощрение торговли в субрегионе и за его пределами и улучшение доступа к международным рынкам грузовых перевозок; согласование и стандартизацию технических характеристик инфраструктуры и оборудования.

IV. Охват

В данном разделе должны указываться сфера охвата субрегионального соглашения и предусмотренные в нем мероприятия. Поскольку предлагаемое типовое субрегиональное соглашение посвящено международным автомобильным перевозкам, чаще всего в подобном разделе указывалась бы международная транзитная перевозка грузов и/или пассажиров по автомобильным дорогам.

В случае существования таких вопросов, согласовать которые консенсусом в рамках субрегионального соглашения не удастся, в данном разделе может разъясняться их юридический статус, например, путем указания на то, что они остаются в сфере действия национального законодательства.

V. Вопросы существа, охватываемые субрегиональным соглашением

A. Транспортные вопросы

1) Ключевые транспортные вопросы

Вводное замечание

Условия предоставления прав на перевозку и система выдачи разрешений на международные автомобильные перевозки остаются ключевыми транспортными вопросами, которые должны решаться в рамках субрегионального соглашения, поскольку во многих странах региона ЭСКАТО международные транспортные операции осуществляются лишь в приграничных районах и по ограниченному количеству автомобильных дорог, а также требуют получения однократного разрешения на въезд для каждого транспортного средства, осуществляющего такие операции. Еще одним фактором, затрудняющим международные автомобильные перевозки, является ограничение на транзитные операции.

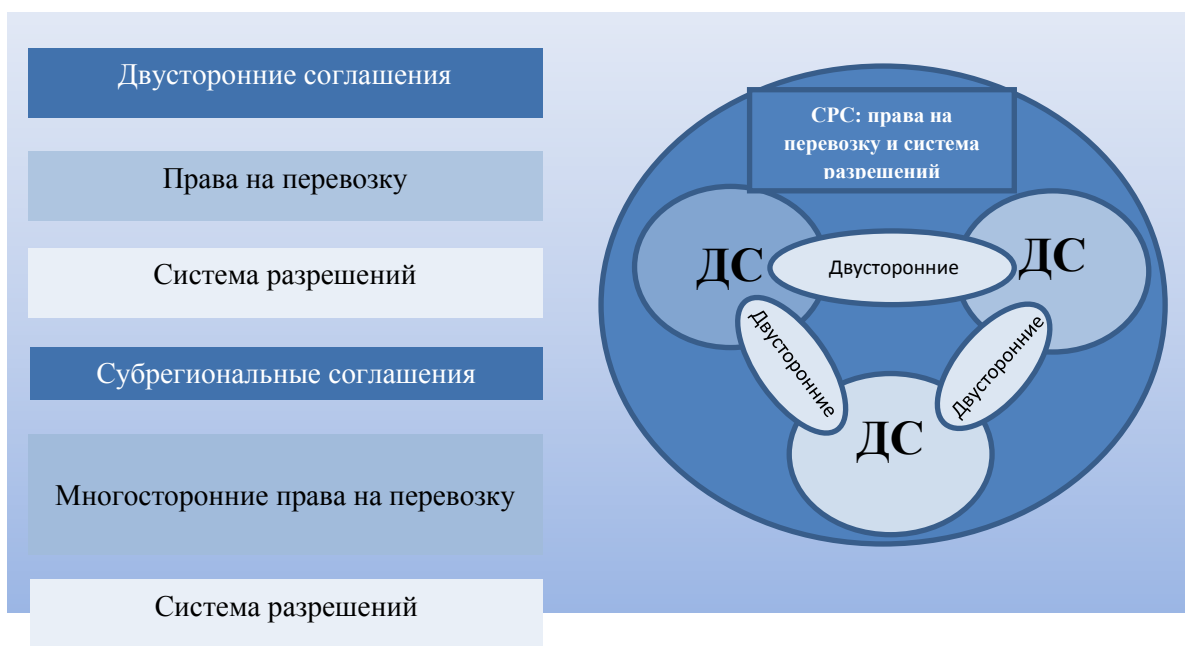
Соглашения, касающиеся международных автомобильных перевозок, как субрегиональные, так и двусторонние, должны быть направлены на максимальную возможную либерализацию условий международных автомобильных перевозок.

В настоящее время страны-члены ЭСКАТО в плане прав на перевозку, разрешений на перевозки и их квоты полагаются преимущественно на осуществление положений двусторонних соглашений. Даже если субрегиональные соглашения заключены, они играют лишь вспомогательную роль (см. диаграмму I ниже).

Диаграмма I

Права на перевозку и система разрешений, регулируемые двусторонними соглашениями (основной инструмент) и субрегиональными соглашениями (дополнительный инструмент)

Двусторонние соглашения плюс дополнительное использование субрегиональных соглашений (статус-кво)

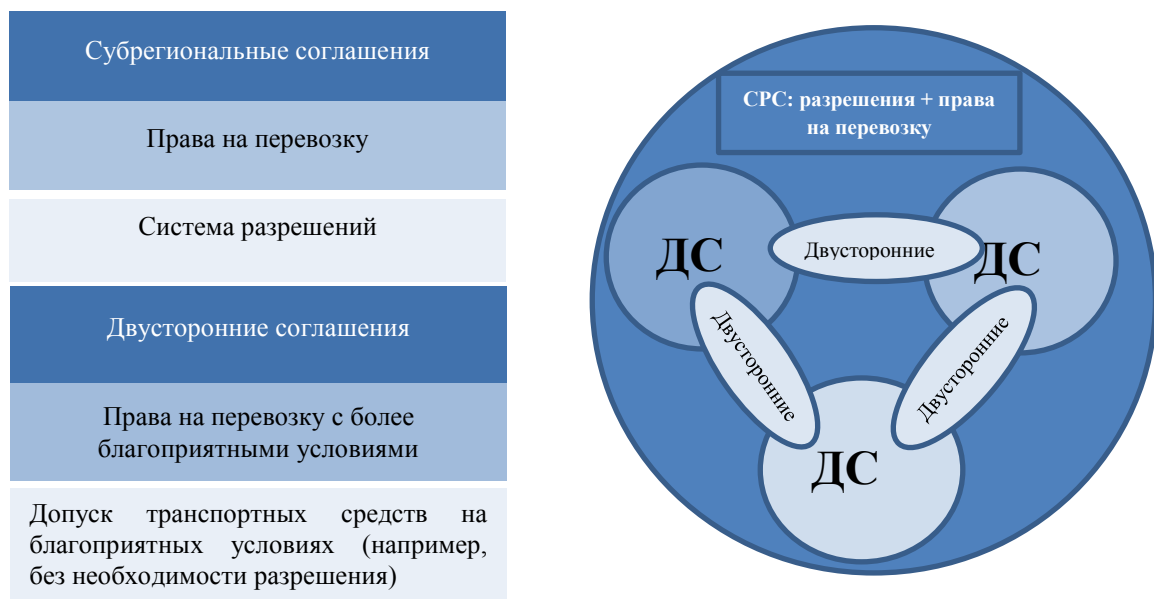


Подход, который предлагается в типовом субрегиональном соглашении, предполагает введение многосторонних прав на перевозку и системы многосторонних разрешений с тем уровнем либерализации, который реалистично могут согласовать договаривающиеся стороны. В то же время договаривающиеся стороны субрегионального соглашения могут обеспечить более благоприятные условия и более либеральный режим в плане прав на перевозку и требований для выдачи разрешений на основе двусторонних соглашений, заключенных между ними (см. диаграмму II ниже).

Диаграмма II

Права на перевозку и система разрешений, регулируемые субрегиональными соглашениями, с более благоприятными условиями, обеспечиваемыми двусторонними соглашениями

Субрегиональная система плюс положения о более благоприятных условиях на двустороннем уровне (рекомендованный вариант)



Права на перевозку

В этом разделе субрегионального соглашения договаривающиеся стороны определяют условия, на которых они предоставляют право на осуществление транспортных операций зарубежными перевозчиками на их территории. В разделе должны перечисляться типы международных транспортных перевозок грузов и/или пассажиров, разрешенные в соответствии с соглашением, в число которых могут входить:

- a) транспортные операции на территории двух договаривающихся сторон (двусторонние или межгосударственные);
- b) транзитные транспортные операции;
- c) транспортные перевозки в третьи страны, из них или по ним.

Если договаривающиеся стороны принимают соответствующее решение, они могут также разрешить каботажные операции на согласованных ими условиях.

Разрешения на автомобильные перевозки

Целью в регионе является добиться более широкого применения многократных транспортных разрешений, действующих в течение одного года и для многих маршрутов или сетей дорог и выдаваемых перевозчику для любого транспортного средства в его парке, которые могут использоваться как для двусторонних (межгосударственных), так и для транзитных транспортных операций.

В этом разделе должны указываться типы разрешений, требуемых для каждого типа транспортных операций, которые могут осуществляться в соответствии с соглашением. В нем могут также указываться типы транспортных операций, для которых разрешение не требуется.

В этом разделе должен также устанавливаться механизм для выдачи достаточного количества разрешений и определяться критерии их выдачи перевозчикам. Соответствующая подробная информация о работе системы выдачи разрешений может содержаться в приложении и/или протоколе к субрегиональному соглашению.

Определение маршрутов и пунктов пропуска через границы

Значительное количество стран региона ЭСКАТО требуют, чтобы транспортные средства перемещались по установленным транспортным маршрутам и через конкретные пункты пропуска через границы, другие же страны рассматривают всю свою дорожную систему как открытую для международных автомобильных перевозок.

В тех случаях, когда договаривающиеся стороны субрегионального соглашения предпочитают ограничивать международные транспортные операции определенными маршрутами и пунктами пропуска через границы, в этом разделе могут указываться эти установленные маршруты и пункты пропуска. Это может быть сделано либо в тексте соглашения, либо в отдельном приложении или протоколе. Необходимо также установить гибкую процедуру для упрощения внесения поправок в этот перечень маршрутов и пунктов пропуска через границы.

В этом разделе могут также содержаться указания относительно технических параметров и/или стандартов проектирования дорог, входящих в установленные маршруты. Логично, чтобы эти параметры соответствовали параметрам существующих сетей региональной транспортной инфраструктуры, таких как сеть Азиатских автомобильных дорог.

2) Прочие транспортные вопросы

Взаимное признание водительских удостоверений

В этом разделе субрегионального соглашения может устанавливаться взаимное признание водительских удостоверений договаривающимися сторонами. В нем могут также вводиться водительские удостоверения, действующие на субрегиональном уровне. Подробные условия и/или минимальные требования для выдачи водительских удостоверений, действующих на субрегиональном уровне, и действительности могут указываться в приложении и/или протоколе к субрегиональному соглашению.

В Конвенции 1968 года о дорожном движении содержатся подробные положения относительно всех аспектов, касающихся водительских

удостоверений, в том числе минимальные требования для профессионального обучения вождению автомобилей (относительно инструкторов по вождению), руководство по профессиональному обучению вождению автомобилей (охват соответствующих курсов), руководство по методам профессионального обучения, рекомендации для профессиональных водителей транспортных средств категорий C, D и E (учебная программа).

Если страны, согласовывающие субрегиональное соглашение, уже являются договаривающимися сторонами этой конвенции, этот раздел может не требоваться, либо просто содержать отсылку к положениям указанной конвенции.

Согласование требований в отношении документации транспортных средств

Свидетельство о прохождении технического осмотра

В этом разделе субрегионального соглашения может заявляться о приверженности договаривающихся сторон либо взаимному признанию соответствующих свидетельств о прохождении технического осмотра, либо принятию типового/модельного свидетельства о прохождении технического осмотра и признанию результатов первоначального технического осмотра, проведенного в стране регистрации транспортного средства. Подобный подход позволил бы избавить используемые для международных перевозок транспортные средства с действующими свидетельствами о прохождении технического осмотра от необходимости проходить дальнейший осмотр в странах транзита и назначения.

Свидетельство о регистрации

В этом подразделе может предусматриваться:

а) взаимное признание свидетельств о регистрации транспортных средств, выданных в соответствии с национальным законодательством, если такое свидетельство сопровождается заверенным переводом на язык, понятный во всех договаривающихся сторонах; или

б) введение стандартизированных требований в отношении регистрации транспортных средств, включая, возможно, типовое свидетельство о регистрации транспортного средства, которым будут руководствоваться компетентные органы договаривающихся сторон при выдаче свидетельств о регистрации транспортных средств в их странах. Подробные условия, касающиеся типового свидетельства о регистрации, могут содержаться в приложении и/или протоколе к субрегиональному соглашению.

В Конвенции 1968 года о дорожном движении предусматривается взаимное признание свидетельств о регистрации транспортных средств, выданных в соответствии с ее положениями. Если страны, согласовывающие субрегиональное соглашение, уже являются договаривающимися сторонами этой конвенции, этот раздел может не требоваться, либо просто содержать отсылку к указанной конвенции.

Положения Конвенции 1968 года о дорожном движении могут также использоваться при разработке системы требований в отношении регистрации транспортных средств на субрегиональном уровне.

Согласование требований в отношении веса и габаритов

В тех случаях, когда в разных странах действуют различные технические стандарты, иностранным транспортным средствам может быть отказано в доступе на основании этих различий, или же может возникнуть необходимость в выплате дополнительных сборов. Соответственно, согласование технических стандартов является важнейшим фактором упрощения международных транспортных/транзитных перевозок и, в косвенной форме, торговли. По ряду весьма веских причин, в частности в целях поощрения согласованности, повышения безопасности дорожного движения, предотвращения ускорения повреждения дорожного покрытия и смягчения отрицательных последствий для окружающей среды, в этом разделе субрегионального соглашения могут устанавливаться минимальные требования и нормы в отношении транспортных средств, используемых для международных транспортных/транзитных операций. Эти требования, как правило, касаются: а) допустимой максимальной нагрузки на ось и совокупного веса; б) максимальных габаритов транспортных средств; и в) стандартов в отношении выбросов и тормозной эффективности.

Взаимное признание весовых сертификатов

В этом разделе субрегионального соглашения может предусматриваться либо взаимное признание договаривающимися сторонами их соответствующих сертификатов, либо принятие стандартного/типового весового сертификата и признание результатов изначального взвешивания в стране происхождения всеми другими договаривающимися странами. Типовой сертификат, который может быть использован, был разработан в рамках Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании) 1982 года и содержится в ее приложении 8.

Система страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами

В этом разделе субрегионального соглашения может подтверждаться готовность/приверженность/решимость его участников ввести программу обязательного страхования автотранспортных средств на субрегиональном уровне с участием страховых компаний, действующих в субрегионе. Согласование и последующее введение в действие программ страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами должно охватывать как государственный, так и частный сектора. Правительствам и соответствующим субрегиональным страховым компаниям необходимо будет согласовать требуемые меры и действия, необходимые для создания такой системы. Примером программы страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами, который разработчики субрегионального соглашения могут использовать как основу, может быть система «Зеленой карты».

Лицензирование перевозчиков

В этом разделе субрегионального соглашения может содержаться ссылка на необходимость получения перевозчиками надлежащего разрешения (лицензии на осуществление профессиональной деятельности) для осуществления международных транспортных операций в соответствии с их национальными законами и положениями. В качестве одного из вариантов, в субрегиональное соглашение могут быть включены конкретные общие минимальные критерии для получения разрешения на осуществление транспортных операций.

Положения, касающиеся перевозки пассажиров

Этот раздел может включать положения, касающиеся регулярных и нерегулярных операций по перевозке пассажиров, включая предоставление прав на перевозку (если они отличаются от прав на перевозку грузов) и систему выдачи разрешений. Что касается структуры субрегионального соглашения, то эти положения могут быть включены в разделы, касающиеся соответственно прав на перевозку и разрешений.

Рекомендуется охватить вопросы, касающиеся правил перевозки пассажиров, включая ответственность перевозчика, в отдельном соглашении, затрагивающем вопросы частного права (та же рекомендация применима и к правилам перевозки грузов).

Положения, касающиеся конкретных категорий грузов

Этот раздел субрегионального соглашения может включать требование о получении специального разрешения для перевозки грузов, размеры или вес которых превышают установленные значения, либо относящихся к категории опасных грузов.

Что касается опасных грузов, то в субрегиональном соглашении может приводиться перечень опасных грузов, разрешенных для международных автомобильных перевозок, и условия их перевозки.

При определении этих условий в качестве образца можно использовать положения Европейского соглашения 1957 года о международных дорожных перевозках опасных грузов и Рекомендации Организации Объединенных Наций по перевозкам опасных товаров: Типовые правила.

В. Фискальные и таможенные вопросы

Сборы и другие финансовые обязательства

В этом разделе субрегионального соглашения может устанавливаться принцип недискриминации в отношении взимания сборов, пошлин, налогов и других платежей, введенных в отношении транспортных операций. Он может также включать выражение приверженности договаривающихся сторон делу утверждения стандартных элементов для расчета затрат в целях обеспечения транспарентности налогов и сборов и их открытости, а также делу принятия мер по упрощению методов их уплаты, в том числе с использованием современных технологий, или, по крайней мере, попыткам добиться такого упрощения.

Временный ввоз

В этом разделе субрегионального соглашения могут быть установлены условия для предоставления возможности временного ввоза определенных грузов и допуска определенных транспортных средств. В идеале договаривающиеся стороны субрегионального соглашения могли бы предусмотреть простую процедуру, не включающую выплаты таможенных пошлин и налогов и внесения залога для обеспечения уплаты таможенных платежей при условии последующего реэкспорта, однако они могут также потребовать оформления таможенного документа и внесения залога для временного ввоза.

В этом разделе может также содержаться выражение приверженности договаривающихся сторон делу минимизации таможенных формальностей, требуемых в связи с благоприятными условиями, предусмотренными в

субрегиональном соглашении, и безотлагательной публикации всех положений, касающихся таких формальностей.

В число международно-правовых документов, которые могут быть использованы в качестве справочных материалов при подготовке проекта этого подраздела и его согласовании, входят Таможенная конвенция 1956 года, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, и/или Конвенция Всемирной таможенной организации 1990 года о временном ввозе (Стамбульская конвенция).

Согласование и упрощение таможенных процедур и формальностей

В этом разделе субрегионального соглашения могут упоминаться шаги, которые договаривающиеся стороны будут предпринимать для упрощения и согласования своих процедур таможенного контроля в целях упрощения международных транспортных операций. В зависимости от готовности договаривающихся сторон в этом разделе могут предусматриваться, помимо всего прочего, следующие конкретные меры (или некоторые из этих мер):

- a) осуществление таможенного контроля на основе методов управления рисками;
- b) осуществление таможенных процедур во внутристрановых отделениях, а не на границах, в случае стран происхождения и назначения;
- c) ограничение количества документов и сокращение процедур и формальностей, необходимых для транзитных перевозок;
- d) согласование документов с формуляром-образцом Организации Объединенных Наций для торговых документов;
- e) присоединение к существующей международной системе таможенного транзита или создание такой субрегиональной системы^a;
- f) ликвидация любых документов и формальных требований, более не служащих важной цели;
- g) обеспечение особого ускоренного режима для перевозки сельскохозяйственных животных и скоропортящихся грузов.

C. Другие вопросы упрощения процедур

Административное содействие и сотрудничество между контрольными органами

Этот раздел субрегионального соглашения может включать общую декларацию намерения договаривающихся сторон развивать сотрудничество и взаимное административное содействие на уровне их контрольных органов. В зависимости от готовности договаривающихся сторон осуществлять шаги по практическому сотрудничеству их контрольных органов, в этом разделе могут также быть перечислены конкретные меры, такие как обмен информацией и документами, использование современных методов таможенного контроля, предоставление взаимной помощи при расследовании случаев, связанных с нарушением положений субрегионального соглашения и применимых национальных законов.

^a При возникновении намерения создать субрегиональную систему таможенного транзита рекомендуется подготовить отдельное соглашение по этому вопросу (см. раздел «Вопросы, которые рекомендуется урегулировать в рамках отдельных субрегиональных соглашений» ниже).

Этот раздел может также включать положение об оказании компетентными органами договаривающихся сторон помощи в случае дорожно-транспортных происшествий в ходе международных автомобильных перевозок, включая помощь попавшим в них перевозчикам и извещение компетентных органов их стран базирования.

Различные вопросы

Открытие представительств

Этот раздел может включать разрешение на открытие представительств в одной из договаривающихся сторон перевозчиками, зарегистрированными в другой договаривающейся стороне. Это помогает перевозчикам ознакомиться с местными законами, быстро реагировать на изменения местного законодательства, предоставлять гарантии в отношении их транспортных средств, оказывать содействие в случае происшествий с участием их транспортных средств или членов их экипажей, предоставлять помощь заболевшим членам экипажей и пассажирам и решать любые вопросы, возникающие в процессе перевозки.

В этом разделе субрегионального соглашения может также рассматриваться открытие отделений зарубежными перевозчиками, непосредственно вовлеченными в коммерческую деятельность, или вызывающие озабоченность вопросы рыночной конкуренции.

Необходимость этого раздела во многом зависит от применимых национальных законов договаривающихся сторон, вводящих ограничения или особые условия в отношении открытия отделений или представительств зарубежных перевозчиков.

Этот раздел может охватывать различные другие вопросы в зависимости от согласия договаривающихся сторон.

D. Отношения с национальным законодательством

В этом разделе могут устанавливаться основные принципы применения национального законодательства договаривающихся сторон к операциям международных автомобильных перевозок в сфере действия субрегионального соглашения. Эти принципы, как правило, включают:

а) недискриминацию между национальными и зарубежными перевозчиками в применении национального законодательства принимающей договаривающейся стороной;

б) обязанность зарубежных перевозчиков выполнять положения применимого национального законодательства принимающей договаривающейся стороны;

с) транспарентность национального законодательства (законов, положений, процедур и технической информации) договаривающихся сторон и его доступность на официальном языке (официальных языках) субрегионального соглашения;

д) заявление о том, что после вступления в действие субрегионального соглашения договаривающиеся стороны не могут ссылаться на положения их национального законодательства для оправдания невыполнения ими соглашения (например, в отношении сборов за транзитные перевозки).

Е. Отношения с другими международными договорами

Согласование на основе международно-правовых документов

Этот раздел субрегионального соглашения может включать ссылки на международно-правовые документы (договоры, конвенции и соглашения), которые могут применяться для охвата ряда тематических вопросов, связанных со сферой действия субрегионального соглашения. Если все договаривающиеся стороны субрегионального соглашения являются также договаривающимися сторонами той или иной международной конвенции или соглашения, в этом разделе, в интересах ясности, можно поместить ссылки на их положения.

В том случае, если договаривающиеся стороны субрегионального соглашения не участвуют в соответствующих международно-правовых документах, в этом разделе может содержаться выражение готовности договаривающихся сторон присоединиться к определенным международно-правовым документам, актуальным для сфер, охватываемых субрегиональными соглашениями, и выполнять их положения

Ссылки на другие международные договоры договаривающихся сторон

В этом разделе может быть указано, что эти соглашения не затрагивают права и обязанности каждой договаривающейся страны в соответствии с существующими международными договорами, в которых участвует та или иная договаривающаяся сторона.

Положения о более благоприятных условиях

В этом разделе может указываться, что в том случае, если в других существующих международных договорах договаривающихся сторон предусматриваются более благоприятные условия для международных автомобильных перевозок (например, с точки зрения предоставления прав на перевозку), соответствующее субрегиональное соглашение не может использоваться в ущерб применению их соответствующим положениям.

Ф. Институциональные структуры, осуществление и механизмы мониторинга

Межправительственные структуры

В этом разделе может содержаться описание межправительственных структур, согласованных договаривающимися сторонами субрегионального соглашения, таких как, например, совместные комитеты, состоящие из представителей договаривающихся сторон. Он может также включать условия их работы и принципы, касающиеся частоты или места проведения заседаний. Подробное описание круга ведения и правила процедуры этих органов могут быть включены как приложение или протокол к субрегиональному соглашению.

Национальные структуры осуществления и мониторинга

Комплексный и многосторонний характер субрегиональных соглашений требует эффективного межучрежденческого сотрудничества для содействия их осуществлению на национальном уровне. В этом разделе субрегионального соглашения может говориться о создании национальных координационных структур (таких как национальные комитеты по торговле и транспорту) или содержаться соответствующий призыв.

Назначение компетентных органов

Этот раздел может включать перечень соответствующих компетентных органов, участвующих в осуществлении субрегионального соглашения, и устанавливать процедуру извещения всех договаривающихся сторон в случае изменения национального компетентного органа в одной из договаривающихся сторон.

Секретариатская поддержка

Если субрегиональное соглашение подписано странами, входящими в субрегиональную группу экономической интеграции, которая обладает собственным секретариатом, существующий секретариат может также обслуживать соглашение, в том числе быть его депозитарием. В этом случае в данном подразделе должны определяться задачи и обязанности секретариата соглашения.

Если договаривающиеся стороны соглашения не являются членами той или иной субрегиональной группы экономической интеграции, можно рассмотреть две возможности:

а) Одна из стран предлагает разместить у себя секретариат соглашения на постоянной основе или на ограниченный период времени, причем его финансирование будет обеспечиваться либо полностью принимающей стороной, либо участвующими странами на совместной основе. В этом случае в данном подразделе необходимо четко указать все условия учреждения и функционирования секретариата, а также его задачи и обязанности при обслуживании соглашения; или

б) Соглашение может обслуживаться договаривающимися сторонами на основе ротации. В этом случае в разделе должны быть четко отражены все условия обслуживания соглашения.

Механизмы урегулирования споров

В этом разделе необходимо определить права и обязанности договаривающихся сторон, включая процедуры рассмотрения претензий в случае споров. В большинстве субрегиональных соглашений предусматривается, что договаривающиеся стороны урегулируют споры, обусловленные толкованием или осуществлением соглашения, на основе консультаций. Однако в этом подразделе могут также указываться и другие способы урегулирования споров, такие как переговоры в рамках межправительственных структур, созданных в соответствии с соглашением, или назначение посредников.

VI. Заключительные положения

Вступление в силу

В этом разделе должны быть указаны порядок и дата вступления в силу субрегионального соглашения. В нем также могут содержаться особые указания, например о том, что в тех случаях, когда то или иное государство выражает согласие на обязательность для него субрегионального соглашения после его вступления в силу, то для этого государства соглашение вступает в силу в этот день, если в соглашении не предусматривается иное.

Действительность соглашения

В этом разделе может указываться период действия соглашения. В большинстве случаев субрегиональные соглашения заключаются на неопределенный срок.

Внутригосударственные процедуры вступления в силу

В этом разделе могут быть указаны внутригосударственные процедуры вступления соглашения в силу. В большинстве случаев речь идет о ратификации, принятии или утверждении правительствами договаривающихся сторон. Вместе с тем, в определенных случаях подписания соглашения достаточно для его вступления в силу в некоторых странах.

Процедура внесения поправок

В этом разделе могут указываться правила внесения поправок в само субрегиональное соглашение, а также в его приложения и протоколы. Поскольку процедура внесения поправок в основное соглашение, как правило, бывает более сложной, требуя согласия высших национальных инстанций каждой из договаривающихся сторон, желательно предусмотреть положения об упрощенной процедуре внесения поправок для приложений и протоколов.

Возможность присоединения других стран

Субрегиональное соглашение может относиться к субрегиональной группе стран, и только ее члены могут быть договаривающимися сторонами этого соглашения. В этом разделе должна быть определена процедура отсроченного присоединения стран – членов субрегиональной группы, не подписавших соглашение в самом начале.

В случае субрегионального соглашения, присоединяться к которому могут не только члены той или иной субрегиональной группы, в этом разделе может указываться, что к нему могут присоединяться другие страны, и могут устанавливаться условия и соответствующая процедура для присоединения.

Приостановление действия

В этом разделе может быть указана возможность той или иной договаривающейся стороны субрегионального соглашения временно приостановить его действие, например, в связи с экстренной ситуацией, затрагивающей национальную безопасность. В разделе должна быть установлена обязанность такой договаривающейся стороны своевременно проинформировать другие договаривающиеся стороны о дате, начиная с которой действие соглашения приостанавливается, а также о дате возобновления его действия.

Денонсация

Этот раздел может включать положение о процедуре денонсации соглашения той или иной договаривающейся стороной, включая извещение об этом других договаривающихся сторон и указание периода времени, следующего за этим извещением, по прошествии которого денонсация вступает в силу.

Языки соглашения и их аутентичность

Как правило, аутентичность текста субрегиональных соглашений устанавливается на одном языке, однако договаривающиеся стороны могут

также принять решение об установлении аутентичности на двух или более языках. В этом случае в данном разделе должно быть четко указано, что при установлении аутентичности субрегионального соглашения на двух или более языках его текст на каждом языке имеет одинаковую силу, если только договаривающиеся стороны не примут решение о том, что в случае возникновения расхождений преимущественную силу должен иметь тот или иной конкретный текст.

Выше приведен типичный перечень вопросов, связанных с заключительными положениями, однако он не является исчерпывающим. В качестве справочного международно-правового документа при подготовке проекта этой части в рамках разработки и согласования субрегионального соглашения может использоваться Венская конвенция 1969 года о праве международных договоров.

VII. Приложения и протоколы

Для субрегиональных соглашений весьма характерно рассматривать те или иные вопросы в приложениях и протоколах, дополняющих основной текст соглашения. Эти приложения и протоколы могут охватывать конкретные технические вопросы, порядок осуществления, процедурные вопросы и тому подобные темы.

Вопросы, которые рекомендуется урегулировать в рамках отдельных субрегиональных соглашений

I. Упрощенный порядок выдачи виз профессиональным водителям и экипажам автотранспортных средств

В идеале в соглашении может устанавливаться безвизовый режим для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств. Однако, если страны, согласовывающие субрегиональное соглашение, не способны обеспечить такой режим, хорошим практическим решением могла бы стать выдача действительных в течение по меньшей мере одного года многоразовых виз, гарантирующими учреждениями для которых могли бы выступать национальные компетентные органы или профессиональные ассоциации предприятий автомобильного транспорта.

Национальные гарантирующие учреждения каждой страны могут подготовить перечень профессиональных водителей (и членов экипажей) и представить его министерствам иностранных дел других стран. В соответствии с процедурой, установленной соглашением, этот перечень будет направлен в посольства или консульства, что ускорит процесс выдачи виз водителям и членам экипажей, включенным в перечень.

Национальные гарантирующие учреждения могут также выступать поручителями в отношении гарантийных писем перевозчиков при обращении водителей за визами в посольства/консульства.

В рамках такой процедуры водители, работающие на одного перевозчика, могут рассматриваться при обращении за визами как единая группа и освобождаться от требования о личном присутствии.

Консульские соглашения входят в сферу компетенции министерств иностранных дел, и поэтому транспортные власти должны просить министерства иностранных дел и, возможно, другие компетентные органы участвовать в процессе согласования субрегиональных соглашений по упрощению транспортных процедур.

II. Система таможенного транзита

Использование унифицированного документа и централизованной субрегиональной системы гарантий может избавить перевозчиков от необходимости вносить залог или депозит наличными или выплачивать сборы. Такая система может быть особенно полезной при транспортных операциях через территорию нескольких стран.

Договаривающиеся стороны субрегионального соглашения могут пожелать присоединиться к существующей международной системе транзита, если они еще этого не сделали.

В том случае, если консенсуса, как кажется, проще добиться путем создания более узкой по своему охвату системы транзита на региональном уровне, в переговорах по такой системе должны участвовать таможенные органы; соответственно, рекомендуется подготовить отдельное соглашение по этому вопросу.

Важно также разработать такую систему таможенного транзита, чтобы ее особенности не препятствовали возможному будущему внедрению более широкой или глобальной системы.

III. Упрощение формальностей и досмотра при пересечении границ

Упрощение многочисленных различных досмотров и контрольных мероприятий в отношении людей, транспортных средств и грузов требует участия соответствующих компетентных государственных и контрольных органов; соответственно, предпочтительным является заключение отдельного субрегионального соглашения по этим вопросам.

Такое соглашение может включать общую часть, в которой будут устанавливаться общие задачи, которые предполагается постепенно решать, такие как, например, проведение совместных контрольных мероприятий на начальных этапах и последующая организация досмотров в режиме «одна остановка» и «единое окно». В это общее заявление могут также быть включены конечные сроки или, хотя бы, предпочтительные конечные сроки.

После этого в нескольких разделах могут быть охвачены основные мероприятия при пересечении границ, способствующие упрощению процедур международных перевозок:

а) таможенный и пограничный контроль (согласование документации и процедур, синхронизация времени работы пунктов пропуска через границы, внедрение системы «единого окна», досмотр в режиме «одной остановки», комплексный пограничный контроль, совместные контрольные мероприятия, использование информационно-коммуникационных технологий для упрощения пограничной проверки и принятие других возможных мер);

б) ветеринарный, санитарный и фитосанитарный контроль (доступность для всех заинтересованных сторон действующих законов, правил, положений и процедур, касающихся ветеринарного, санитарного и фитосанитарного контроля; согласование всех процедур этого контроля);

с) полицейский контроль (обеспечение недискриминации в отношении контроля со стороны полицейских органов, а также принятие мер по согласованию стандартов и методов, касающихся международных транспортных операций, и взаимное признание документов, касающихся транспортных средств, их экипажей, грузов и пассажиров);

d) объекты физической инфраструктуры (перечень установленных пунктов пропуска через границы, транспортные операции в которых будут осуществляться в облегченном режиме благодаря соответствующему типу и уровню физической инфраструктуры, объектов и оборудования; шаги, которые надлежит принять договаривающимся сторонам для постепенного обеспечения адекватной инфраструктуры в других пунктах).

IV. Частное право (правила перевозки)

Правила грузовых и пассажирских перевозок, включая ответственность перевозчиков и ее границы, относятся к сфере частного права, которое отличается по своему характеру и используемым подходам от публичного права и может требовать помощи специалистов для согласования соответствующих аспектов. Соответственно, рекомендуется подготовить отдельное соглашение по правилам перевозок. Соглашение, посвященное этому вопросу, может охватывать правила перевозки как грузов, так и пассажиров/багажа, или же эти аспекты могут быть разделены по двум соответствующим соглашениям.

Как правило, правила перевозки включают описание контрактных обязательств, связанных с перевозкой пассажиров и грузов, гражданской ответственности перевозчиков и других участников договора перевозки, в том числе ограничение ответственности перевозчика, контрактную документацию, цены, претензии и иски.

Что касается правил перевозки грузов, то можно рекомендовать использовать в качестве справочного международно-правового документа Конвенцию 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов и ее дополнительные протоколы (1978 и 2008 годов).

Приложение III

Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам*

Введение

Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам было разработано на основе сравнительных исследований существующих двусторонних соглашений, заключенных между странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Основные цели исследований заключались в выявлении общих элементов этих соглашений и нахождении путей для согласования их положений при помощи типового двустороннего соглашения, которое государства – члены ЭСКАТО могли бы использовать в будущем в ходе проведения переговоров по новым двусторонним соглашениям или внесения поправок в существующие соглашения.

Один из выводов исследований касается того, что страны в регионе ЭСКАТО используют довольно разные подходы к организации международных автомобильных перевозок, особенно в том, что касается прав на перевозку. Уровень либерализации таких операций варьируется от ограничения их географического охвата маршрутами в приграничных районах до предоставления права на осуществление международных автотранспортных операций на территории той или иной страны без каких-либо необходимых разрешений.

Поэтому было бы трудно предложить единообразное типовое двустороннее соглашение, которое все страны региона были бы готовы использовать в отношении прав на перевозку в рамках краткосрочной перспективы.

На долгосрочную перспективу либерализация международных автотранспортных операций и замена количественных ограничений (таких, как квоты на разрешения) качественными критериями в отношении доступа на рынки следует рассматривать в качестве одной из целей. Однако может потребоваться продолжительный период времени для того, чтобы все страны региона могли принять такой подход, и поэтому следует предложить постепенные меры по либерализации международных автотранспортных операций.

С учетом как долгосрочной цели, так и существующих в настоящее время различий в подходах к правам на перевозку и системам разрешений, типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам предоставлено в трех вариантах.

Первый вариант типового соглашения предназначается для тех стран, которые еще не готовы предоставить общий доступ к своим территориям для осуществления международных автотранспортных операций и по-прежнему предпочитают ограничивать их конкретными маршрутами и контрольно-пропускными пограничными пунктами. Этот вариант соглашения также предусматривает необходимость получения разрешений на большинство видов транспортных операций.

Второй вариант соглашения не содержит ссылок на конкретные маршруты и контрольно-пропускные пограничные пункты, однако включает

* Настоящее приложение издается без официального редактирования.

положения о разрешениях, обусловленных количественными ограничениями (квотами) в отношении большинства видов международных автотранспортных операций. Этот подход широко распространен в регионе.

Третий вариант соглашения предусматривает не связанный с разрешениями правовой режим в отношении разовых перевозок пассажиров и двусторонних и транзитных перевозок товаров. Разрешения необходимы только для осуществляемых на регулярной основе перевозок пассажиров и для транспортировки товаров из третьих стран и в них. В настоящее время ряд стран в регионе используют подобный подход в рамках своих двусторонних соглашений по международным автомобильным перевозкам.

Формулировки других положений соглашения являются единообразными во всех трех вариантах, с тем чтобы предоставить странам справочное руководство, которое можно использовать в ходе переговоров по новым двусторонним соглашениям или по внесению поправок в существующие соглашения.

Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам

Вариант 1: тот случай, когда конкретные маршруты и контрольно-пропускные пограничные пункты, а также разрешения требуются в отношении большинства видов транспортных операций

Правительство _____ (страна) и правительство _____ (страна), именуемые далее Договаривающимися Сторонами,

Стремясь развивать международные перевозки товаров и пассажиров по автомобильным дорогам между их странами и по их территориям и содействовать налаживанию автотранспортных связей между их странами и за их пределами,

[другой текст по мере необходимости]

Договорились о следующем:

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 (сфера применения)

В соответствии с настоящим Соглашением международные перевозки пассажиров и товаров между государствами Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям, а также в третьи страны и из них должны осуществляться транспортными средствами, зарегистрированными на территории государства одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 2 (термины и определения)

Для целей настоящего Соглашения:

«Компетентные власти» означает:

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 1) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 2) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

«Международные автомобильные перевозки» – передвижение груженых или порожних транспортных средств через государственную границу и (или) по территории(ям) государства(государств) Договаривающейся Стороны (Договаривающихся Сторон);

«Регулярные перевозки пассажиров» – перевозка пассажиров по конкретному маршруту согласно расписанию с взиманием платы за проезд с остановками на заранее оговоренных станциях, на которых производится посадка или высадка пассажиров;

«Разовые перевозки пассажиров» – любые перевозки пассажиров, не подпадающие под определение «Регулярных перевозок пассажиров»;

«Перевозчик» – индивидуальное или юридическое предприятие, созданное на территории государства одной из Договаривающихся Сторон и уполномоченное в соответствии с национальными законами и положениями этой страны осуществлять международную перевозку товаров или пассажиров по автомобильным дорогам;

«Транспортное средство» – моторное средство передвижения, зарегистрированное в государстве одной из Договаривающихся Сторон и находящееся в распоряжении перевозчика в качестве его собственности или в порядке договора найма или аренды;

- в случае перевозки пассажиров – любое моторное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и располагающее более чем девятью посадочными местами, включая место водителя, в том числе прицеп для багажа в случае его перевозки, если использование такого прицепа не запрещено;

- в случае перевозки товаров – любое моторное средство передвижения, предназначенное для перевозки товаров, включая грузовые автомобили, грузовые автомобили с прицепом, тракторы и тракторы с прицепом;

«Прицеп» – любое транспортное средство, предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Это понятие также включает полуприцепы;

«Водитель» – лицо, уполномоченное компетентным органом Договаривающейся Стороны управлять транспортным средством;

«Водительское удостоверение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны и предоставляющей водителю право управлять транспортным средством;

«Разрешение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны на право осуществлять международную автомобильную перевозку по территории государства этой Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны;

«Специальное разрешение» – дополнительное разовое разрешение, выдаваемое в соответствии с национальными законами и положениями Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны, на перевозку негабаритных, тяжеловесных или опасных грузов по его территории;

«Разрешение, выдаваемое третьей страной» – разовое разрешение перевозчику одной из Договаривающихся Сторон на прогон транспортного средства с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны;

«Санитарная проверка» – медицинская, ветеринарная и фитосанитарная инспекция.

[Договаривающиеся Стороны могут добавить любые другие определения, рассматриваемые в качестве уместных или необходимых для разъяснения соглашения]

II. ПРАВА НА ПЕРЕВОЗКУ

Статья 3 (маршруты и контрольно-пропускные пограничные пункты)

1. Перевозка товаров и пассажиров транспортными средствами между территориями государств Договаривающихся Сторон (и транзитом через их территории) осуществляется по маршрутам и через государственные контрольно-пропускные пограничные пункты, согласованные Договаривающимися Сторонами и указанные в приложении к настоящему Соглашению.
2. Перечень маршрутов и государственных контрольно-пропускных пограничных пунктов изменяется соглашениями между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

Перевозка пассажиров

Статья 4 (регулярная перевозка пассажиров)

1. Регулярная перевозка пассажиров осуществляется на основе разрешения, выдаваемого компетентными органами Договаривающихся Сторон.
2. Информация о маршруте, расписании, тарифах, остановках для посадки и высадки пассажиров, а также период и частота перевозок и другие условия, согласованные компетентными органами Договаривающихся Сторон, указываются в разрешении или в приложении к разрешению, которые должны быть удостоверены компетентными органами Договаривающейся Стороны того государства, где зарегистрирован перевозчик.
3. Предложения по регулярной перевозке пассажиров представляются друг другу компетентными органами Договаривающихся Сторон. Решение о выдаче разрешения или об отказе в выдаче разрешения должно приниматься в течение _____ месяцев после направления предложений.
4. Срок действия разрешения на регулярную перевозку пассажиров составляет _____ лет. Компетентные органы Договаривающихся Сторон могут изменять этот срок по взаимному соглашению.

Статья 5 (разовая перевозка пассажиров)

1. Разовая перевозка пассажиров, за исключением транспортных операций, перечисленных в Статье 6 настоящего Соглашения, осуществляется на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами Договаривающихся Сторон.
2. По каждой разовой перевозке пассажиров выдается отдельное разрешение, которое предоставляет право на одну поездку к месту назначения и обратно, за исключением случаев, конкретно оговоренных в разрешении.
3. Каждый год компетентные органы Договаривающихся Сторон производят бесплатный обмен совместно согласованным количеством бланков разрешений на разовую перевозку пассажиров. Эти бланки включают подпись соответствующего официального лица и печать компетентного органа, который выдает разрешение.

4. Компетентные органы Договаривающихся Сторон согласуют процедуру для обеспечения обмена бланками разрешений на практике.

Статья 6 (исключения в отношении разрешений на разовую перевозку пассажиров)

1. Разрешение на разовую перевозку пассажиров не требуется в том случае, если одна и та же группа пассажиров перевозится одним автобусом в ходе всей поездки и:

а) поездка начинается и заканчивается на территории государства той Договаривающейся Стороны, где зарегистрирован автобус;

б) поездка начинается на территории государства Договаривающейся Стороны, где зарегистрирован автобус, и заканчивается на территории государства другой Договаривающейся Стороны при том условии, что автобус покидает территорию государства Договаривающейся Стороны без пассажиров;

в) автобус прибывает на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для перевозки группы пассажиров, доставленных ранее тем же самым перевозчиком.

2. В отношении разовых перевозок по пункту 1 настоящей Статьи водитель автобуса должен располагать списком пассажиров, соответствующим формату, согласованному компетентными органами Договаривающихся Сторон.

3. Разрешения также не требуется для поездки автобуса, предназначенного для замены какого-либо автобуса, сломавшегося в ходе поездки в режиме разовой перевозки пассажиров.

Перевозка товаров

Статья 7 (разрешения на перевозку товаров)

1. Перевозка товаров между территориями государств Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям, за исключением транспортных операций, перечисленных в Статье 8 настоящего Соглашения, осуществляется на основе разрешения, выдаваемого компетентными органами Договаривающихся Сторон. Разрешение также требуется для прогона порожних транспортных средств, прибывающих на территорию государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Компетентные органы Договаривающихся Сторон выдают многократные или однократные разрешения.

3. Многократное разрешение предоставляет право на совершение более чем одной поездки к месту назначения и обратно в течение периода, указанного в разрешении. Компетентные органы Договаривающихся Сторон совместно определяют условия выдачи многократных разрешений.

4. Однократное разрешение предоставляет право на одну поездку к месту назначения и обратно.

5. Перевозчик государства одной из Договаривающихся Сторон может перевозить товары с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства и с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны на основе

разрешения в отношении третьей страны, выданного компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

[Договаривающиеся Стороны могут обуславливать осуществление таких транспортных операций наличием соглашений о перевозках с соответствующими третьими государствами]

6. Каждый год компетентные органы Договаривающихся Сторон обеспечивают бесплатный обмен совместно согласованным количеством бланков разрешений на все виды перевозки товаров. Эти бланки включают подпись соответствующего официального лица и штамп компетентного органа, который выдает разрешение. Разрешения, выданные в течение каждого года, действуют до 31 января следующего года или по согласованию сторон.

7. Компетентные органы Договаривающихся Сторон согласовывают процедуру для обеспечения обмена бланками разрешений на практике.

Статья 8 (исключения, касающиеся разрешений на перевозку товаров)

1. Разрешения, указанные в пункте 1 Статьи 7 настоящего Соглашения, не требуются в отношении следующих видов перевозок:

a) перевозки, осуществляемые транспортными средствами, максимально допустимый вес которых, включая прицеп или полуприцеп, не превышает 6 тонн, или же допустимая нагрузка которых, включая прицеп или полуприцеп, не превышает 3,5 тонны; [С учетом соответствующего национального законодательства государств Договаривающихся Сторон]

b) перевозки тягача для замены тягача, сломавшегося в ходе поездки;

c) перевозки медицинского оборудования, приборов и препаратов для целей оказания срочной медицинской помощи, особенно в ответ на стихийные бедствия и для удовлетворения гуманитарных потребностей;

d) перевозки выставок, произведений и предметов искусства, оборудования и материалов для ярмарок и выставок;

e) перевозки декораций, другого имущества, животных, предназначенных для театральных, музыкальных, спортивных или цирковых представлений, ярмарок и кинопоказов, а также предметов, предназначенных для записей на радио или для фильмов или телевизионных программ;

f) перевозки тел, останков и праха умерших лиц;

g) перевозки почтовых отправлений;

h) перевозки движимого имущества для целей переселения.

2. Разрешение, упоминаемое в пункте 1 Статьи 7 настоящего Соглашения, также не требуется для прохождения транспортных средств технической помощи, предназначенных для ремонта или буксировки сломавшихся транспортных средств.

3. Исключения, упомянутые в подпунктах e и f пункта 1 настоящей Статьи, действуют только в тех случаях, если груз возвращается в то государство, где зарегистрировано транспортное средство, или если груз перевозится на территорию какого-либо третьего государства.

Статья 9 (запрет на каботажные перевозки)

Перевозчикам, зарегистрированным на территории государства одной из Договаривающихся Сторон, не разрешается осуществлять транспортные операции, связанные с погрузкой и выгрузкой товаров или посадкой и высадкой пассажиров между двумя пунктами, расположенными на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 10 (документы на транспортные средства и для водителя)

1. Водитель транспортного средства должен располагать водительским удостоверением, действующим в отношении категории транспортного средства, используемого для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, а также документами на регистрацию данного транспортного средства.
2. Транспортное средство, используемое для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, должно иметь номерные знаки и опознавательный знак государства Договаривающейся Стороны, в котором оно зарегистрировано. Прицепы и полуприцепы могут также иметь номерные знаки и опознавательный знак другого государства при том условии, что грузовые автомобили или прицепы имеют номерные знаки и опознавательные знаки государств Договаривающихся Сторон.
3. Разрешения и другие документы, которые требуются в соответствии с настоящим Соглашением, должны находиться внутри транспортного средства и предъявляться по просьбе контролирующих органов Договаривающихся Сторон.
4. Договаривающиеся Стороны признают на взаимной основе действующие водительские удостоверения, документы на регистрацию транспортного средства и номерные знаки, выдаваемые их компетентными органами.

Статья 11 (вес и размеры)

1. Вес, размеры и другие параметры транспортных средств, используемых для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, включая нагрузку на ось, должны соответствовать требованиям национальных законов и положений государства Договаривающейся Стороны, по территории которой осуществляется перевозка.
2. В том случае, если размеры или вес транспортного средства, груженого или порожнего, превышают пределы, установленные на территории государства другой Договаривающейся Стороны, перевозчик обязан получить специальное разрешение компетентных органов этой Договаривающейся Стороны в соответствии с национальными законами и положениями этого государства.

[Национальные положения о весе, максимальной нагрузке на ось и размерах транспортных средств могут быть указаны в приложении к Соглашению]

[Положения о нормах выбросов могут быть включены в Соглашение Договаривающимися Сторонами в качестве отдельной статьи или приложения к Соглашению]

Статья 12 (опасные товары)

1. Опасные товары перевозятся в соответствии с международными договорами, участниками которых являются Договаривающиеся Стороны, а также в соответствии с национальными законами и положениями государств Договаривающихся Сторон.
2. Если перевозка опасных товаров в соответствии с международным договором или национальными законами и положениями государства Договаривающейся Стороны требует наличия специального разрешения, перевозчик обязан получить его от компетентных органов этой Договаривающейся Стороны до начала международной автомобильной перевозки.
3. Компетентные органы Договаривающихся Сторон обмениваются перечнем опасных товаров и информацией об условиях их перевозки согласно национальным законам и положениям соответствующих государств в рамках Совместного комитета, учреждаемого по настоящему Соглашению.

Статья 13 (освобождение от уплаты таможенных сборов)

1. Указанные ниже предметы, импортируемые в транспортном средстве перевозчиком одной из Договаривающихся Сторон на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для целей международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, освобождаются на взаимной основе от уплаты таможенных сборов, налогов и акцизов:
 - a) топливо, содержащееся в обычных установленных производителем топливных баках, технически и структурно связанных с системой энергоснабжения двигателя, а также топливо, содержащееся в топливных баках, установленных производителем прицепов и полуприцепов, и предназначенное для систем обогрева или охлаждения транспортного средства;
 - b) смазочные материалы в объеме, обычно необходимом для обслуживания транспортного средства в период международной автомобильной перевозки;
 - c) временно импортируемые запасные части и инструменты для ремонта транспортного средства, поврежденного в ходе международной автомобильной перевозки.

2. Неиспользованные запасные части и инструменты, упомянутые в пункте 1с настоящей Статьи, подлежат реэкспорту. Замененные части должны реэкспортироваться или предъявляться для прохождения таможенных процедур уничтожения или других таможенных процедур в соответствии с применимыми законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которой происходит смена таможенного режима в отношении этих запасных частей.

Статья 14 (использование транспортных средств и дорог)

1. В ходе международных автомобильных перевозок по настоящему Соглашению перевозчики Договаривающихся Сторон освобождаются на взаимной основе от уплаты налогов и сборов, касающихся владения транспортными средствами или их использования.

2. Если какая-либо Договаривающаяся Сторона взимает плату или сборы за использование дорог, мостов и туннелей на территории своего государства, суммы должны быть одинаковыми для перевозчиков этой Договаривающейся Стороны и перевозчиков другой Договаривающейся Стороны.

Статья 15 (страхование)

Перевозчики пассажиров и товаров, действующие в рамках настоящего Соглашения, должны иметь полис на страхование ответственности перед третьими лицами для своих транспортных средств. Перевозчики обязаны заблаговременно получать такие документы для каждого из своих транспортных средств.

Статья 16 (соблюдение законов и случаи их нарушения)

1. Перевозчики и водители их транспортных средств, участвующие в международных автомобильных перевозках, должны выполнять положения настоящего Соглашения, а также соблюдать национальные законы и положения, включая правила дорожного движения государства Договаривающейся Стороны. В случае нарушения наказание определяется в соответствии с национальными законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которого было совершено нарушение.

2. В случае нарушения каким-либо перевозчиком или водителем его транспортного средства положений настоящего Соглашения или применимых положений внутреннего законодательства, компетентный орган Договаривающейся Стороны на территории государства, которого произошло нарушение, уведомляет компетентный орган другой Договаривающейся Стороны, который принимает необходимые меры в соответствии с национальным законодательством своего государства. Компетентные органы Договаривающихся Сторон своевременно информируют друг друга о принимаемых мерах.

Статья 17 (инспекции)

1. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции регулируются положениями международных соглашений, заключенных Договаривающимися Сторонами. Вопросы, не регулируемые такими соглашениями, решаются в соответствии с внутренним законодательством того государства, на территории которого производится инспекция.

2. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции осуществляются в первоочередном порядке в отношении перевозки людей, нуждающихся в срочной медицинской помощи, регулярных перевозок пассажиров, а также в отношении перевозок животных и скоропортящихся товаров.

[Договаривающиеся Стороны могут включать другие категории транспортных операций для целей приоритетных инспекций]

[Договаривающиеся Стороны могут включать положения о содействии в получении виз в качестве отдельной статьи или приложения к настоящему Соглашению]

Статья 18 (Совместный комитет)

Компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Совместный комитет для рассмотрения вопросов, касающихся толкования и осуществления настоящего Соглашения.

Статья 19 (урегулирование споров)

Любые разногласия, касающиеся толкования и осуществления настоящего Соглашения, урегулируются при помощи переговоров и консультаций между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 20 (прочие обязанности Сторон)

Настоящее Соглашение не затрагивает права и обязательства каждой Договаривающейся Стороны, связанные с другими договорами, в которых участвует _____ (страна) или _____ (страна).

Статья 21 (вступление в силу и внесение поправок)

1. Настоящее Соглашение вступает в силу не позднее чем через 30 дней после получения последнего письменного извещения по дипломатическим каналам, подтверждающего завершение процесса прохождения внутренних процедур государства, необходимых для обеспечения его вступления в силу.

2. На основе совместного соглашения Договаривающиеся Стороны могут вносить поправки в настоящее Соглашение, которое вступает в силу в соответствии с процедурой, указанной в пункте 1 настоящей статьи.

3. Настоящее Соглашение заключается на неограниченный период времени и действует до момента истечения _____ месяцев с даты оповещения одной из Договаривающихся Сторон другой Договаривающейся Стороной по дипломатическим каналам о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в _____ (место) «__» _____ 20__ в двух экземплярах, каждый из которых на _____ языках [и на языке международного обращения], при этом все эти тексты являются в равной мере аутентичными. (В случае любых различий текст на _____ языке [как правило, язык международного обращения] будет использоваться для целей толкования положений настоящего Соглашения).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Перечень маршрутов и государственных контрольно-пропускных пограничных пунктов для международных автомобильных перевозок

1. Город – город – контрольно-пропускной пограничный пункт (страна)/контрольно-пропускной пограничный пункт (страна) – город – город.

2. Город – город – контрольно-пропускной пограничный пункт (страна)/контрольно-пропускной пограничный пункт (страна) – город – город.

Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам

Вариант 2: маршруты и контрольно-пропускные пограничные пункты не определены, однако разрешения с количественными ограничениями (квотами) требуются в отношении большинства видов международных автомобильных операций

Правительство _____ (страна) и правительство _____ (страна), именуемые далее Договаривающимися Сторонами,

Стремясь развивать международные перевозки товаров и пассажиров по автомобильным дорогам между их странами и по их территориям и содействовать налаживанию автотранспортных связей между их странами и за их пределами,

[другой текст по мере необходимости]

Договорились о следующем:

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 (сфера применения)

В соответствии с настоящим Соглашением международные перевозки пассажиров и товаров между государствами Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям, а также в третьи страны и из них должны осуществляться транспортными средствами, зарегистрированными на территории государства одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 2 (термины и определения)

Для целей настоящего Соглашения:

«Компетентные власти» означает:

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 1) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 2) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

«Международные автомобильные перевозки» – передвижение груженых или порожних транспортных средств через государственную границу и (или) по территории(ям) государства(государств) Договаривающейся Стороны (Договаривающихся Сторон);

«Регулярные перевозки пассажиров» – перевозка пассажиров по конкретному маршруту согласно расписанию с взиманием платы за проезд с остановками на заранее оговоренных станциях, на которых производится посадка или высадка пассажиров;

«Разовые перевозки пассажиров» – любые перевозки пассажиров, не подпадающие под определение «Регулярных перевозок пассажиров»;

«Перевозчик» – индивидуальное или юридическое предприятие, созданное на территории государства одной из Договаривающихся Сторон и уполномоченное в соответствии с национальными законами и положениями этой страны осуществлять международную перевозку товаров или пассажиров по автомобильным дорогам;

«Транспортное средство» – моторное средство передвижения, зарегистрированное в государстве одной из Договаривающихся Сторон и находящееся в распоряжении перевозчика в качестве его собственности или в порядке договора найма или аренды;

- в случае перевозки пассажиров – любое моторное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и располагающее более чем девятью посадочными местами, включая место водителя, в том числе прицеп для багажа в случае его перевозки, если использование такого прицепа не запрещено;

- в случае перевозки товаров – любое моторное средство передвижения, предназначенное для перевозки товаров, включая грузовые автомобили, грузовые автомобили с прицепом, тракторы и тракторы с прицепом;

«Прицеп» – любое транспортное средство, предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Это понятие также включает полуприцепы;

«Водитель» – лицо, уполномоченное компетентным органом Договаривающейся Стороны управлять транспортным средством;

«Водительское удостоверение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны и предоставляющей водителю право управлять транспортным средством;

«Разрешение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны на право осуществлять международную автомобильную перевозку по территории государства этой Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны;

«Специальное разрешение» – дополнительное разовое разрешение, выдаваемое в соответствии с национальными законами и положениями Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны, на перевозку негабаритных, тяжеловесных или опасных грузов по его территории;

«Разрешение, выдаваемое третьей страной» – разовое разрешение перевозчику одной из Договаривающихся Сторон на прогон транспортного средства с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны;

«Санитарная проверка» – медицинская, ветеринарная и фитосанитарная инспекция.

[Договаривающиеся Стороны могут добавить любые другие определения, рассматриваемые в качестве уместных или необходимых для разъяснения соглашения]

II. ПРАВА НА ПЕРЕВОЗКУ

Статья 3 (регулярная перевозка пассажиров)

1. Регулярная перевозка пассажиров осуществляется на основе разрешения, выдаваемого компетентными органами Договаривающихся Сторон.
2. Информация о маршруте, расписании, тарифах, остановках для посадки и высадки пассажиров, а также период и частота перевозок и другие условия, согласованные компетентными органами Договаривающихся Сторон, указываются в разрешении или в приложении к разрешению, которые должны быть удостоверены компетентными органами Договаривающейся Стороны того государства, где зарегистрирован перевозчик.
3. Предложения по регулярной перевозке пассажиров представляются друг другу компетентными органами Договаривающихся Сторон. Решение о выдаче разрешения или об отказе в выдаче разрешения должно приниматься в течение _____ месяцев после направления предложений.
4. Срок действия разрешения на регулярную перевозку пассажиров составляет _____ лет. Компетентные органы Договаривающихся Сторон могут изменять этот срок по взаимному соглашению.

Статья 4 (разовая перевозка пассажиров)

1. Разовая перевозка пассажиров, за исключением транспортных операций, перечисленных в Статье 5 настоящего Соглашения, осуществляется на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами Договаривающихся Сторон.
2. По каждой разовой перевозке пассажиров выдается отдельное разрешение, которое предоставляет право на одну поездку к месту назначения и обратно, за исключением случаев, конкретно оговоренных в разрешении.
3. Каждый год компетентные органы Договаривающихся Сторон производят бесплатный обмен совместно согласованным количеством бланков разрешений на разовую перевозку пассажиров. Эти бланки включают подпись соответствующего официального лица и печать компетентного органа, который выдает разрешение.
4. Компетентные органы Договаривающихся Сторон согласуют процедуру для обеспечения обмена бланками разрешений на практике.

Статья 5 (исключения в отношении разрешений на разовую перевозку пассажиров)

1. Разрешение на разовую перевозку пассажиров не требуется в том случае, если одна и та же группа пассажиров перевозится одним автобусом в ходе всей поездки и:
 - а) поездка начинается и заканчивается на территории государства той Договаривающейся Стороны, где зарегистрирован автобус;

б) поездка начинается на территории государства Договаривающейся Стороны, где зарегистрирован автобус, и заканчивается на территории государства другой Договаривающейся Стороны при том условии, что автобус покидает территорию государства Договаривающейся Стороны без пассажиров;

с) автобус прибывает на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для перевозки группы пассажиров, доставленных ранее тем же самым перевозчиком.

2. В отношении разовых перевозок по пункту 1 настоящей Статьи водитель автобуса должен располагать списком пассажиров, соответствующим формату, согласованному компетентными органами Договаривающихся Сторон.

3. Разрешения также не требуется для поездки автобуса, предназначенного для замены какого-либо автобуса, сломавшегося в ходе поездки в режиме разовой перевозки пассажиров.

Перевозка товаров

Статья 6 (разрешения на перевозку товаров)

1. Перевозка товаров между территориями государств Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям, за исключением транспортных операций, перечисленных в Статье 7 настоящего Соглашения, осуществляется на основе разрешения, выдаваемого компетентными органами Договаривающихся Сторон. Разрешение также требуется для прогона порожних транспортных средств, прибывающих на территорию государства другой Договаривающейся Стороны.

2. Компетентные органы Договаривающихся Сторон выдают многократные или однократные разрешения.

3. Многократное разрешение предоставляет право на совершение более чем одной поездки к месту назначения и обратно в течение периода, указанного в разрешении. Компетентные органы Договаривающихся Сторон совместно определяют условия выдачи многократных разрешений.

4. Однократное разрешение предоставляет право на одну поездку к месту назначения и обратно.

5. Перевозчик государства одной из Договаривающихся Сторон может перевозить товары с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства и с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны на основе разрешения в отношении третьей страны, выданного компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

[Договаривающиеся Стороны могут обуславливать осуществление таких транспортных операций наличием соглашений о перевозках с соответствующими третьими государствами]

6. Каждый год компетентные органы Договаривающихся Сторон обеспечивают бесплатный обмен совместно согласованным количеством бланков разрешений на все виды перевозки товаров. Эти бланки включают подпись соответствующего официального лица и штамп компетентного органа, который выдает разрешение. Разрешения, выданные в течение каждого года, действуют до 31 января следующего года или по согласованию сторон.

7. Компетентные органы Договаривающихся Сторон согласовывают процедуру для обеспечения обмена бланками разрешений на практике.

Статья 7 (исключения, касающиеся разрешений на перевозку товаров)

1. Разрешения, указанные в пункте 1 Статьи 6 настоящего Соглашения, не требуются в отношении следующих видов перевозок:

a) перевозки, осуществляемые транспортными средствами, максимально допустимый вес которых, включая прицеп или полуприцеп, не превышает 6 тонн, или же допустимая нагрузка которых, включая прицеп или полуприцеп, не превышает 3,5 тонны; [С учетом соответствующего национального законодательства государств Договаривающихся Сторон]

b) перевозки тягача для замены тягача, сломавшегося в ходе поездки;

c) перевозки медицинского оборудования, приборов и препаратов для целей оказания срочной медицинской помощи, особенно в ответ на стихийные бедствия и для удовлетворения гуманитарных потребностей;

d) перевозки выставок, произведений и предметов искусства, оборудования и материалов для ярмарок и выставок;

e) перевозки декораций, другого имущества, животных, предназначенных для театральных, музыкальных, спортивных или цирковых представлений, ярмарок и кинопоказов, а также предметов, предназначенных для записей на радио или для фильмов или телевизионных программ;

f) перевозки тел, останков и праха умерших лиц;

g) перевозки почтовых отправлений;

h) перевозки движимого имущества для целей переселения.

2. Разрешение, упоминаемое в пункте 1 Статьи 6 настоящего Соглашения, также не требуется для прохождения транспортных средств технической помощи, предназначенных для ремонта или буксировки сломавшихся транспортных средств.

3. Исключения, упомянутые в подпунктах e и f пункта 1 настоящей Статьи, действуют только в тех случаях, если груз возвращается в то государство, где зарегистрировано транспортное средство, или если груз перевозится на территорию какого-либо третьего государства.

Статья 8 (запрет на каботажные перевозки)

Перевозчикам, зарегистрированным на территории государства одной из Договаривающихся Сторон, не разрешается осуществлять транспортные операции, связанные с погрузкой и выгрузкой товаров или посадкой и высадкой пассажиров между двумя пунктами, расположенными на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 9 (документы на транспортные средства и для водителя)

1. Водитель транспортного средства должен располагать водительским удостоверением, действующим в отношении категории транспортного средства, используемого для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, а также документами на регистрацию данного транспортного средства.
2. Транспортное средство, используемое для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, должно иметь номерные знаки и опознавательный знак государства Договаривающейся Стороны, в котором оно зарегистрировано. Прицепы и полуприцепы могут также иметь номерные знаки и опознавательный знак другого государства при том условии, что грузовые автомобили или прицепы имеют номерные знаки и опознавательные знаки государств Договаривающихся Сторон.
3. Разрешения и другие документы, которые требуются в соответствии с настоящим Соглашением, должны находиться внутри транспортного средства и предъявляться по просьбе контролирующих органов Договаривающихся Сторон.
4. Договаривающиеся Стороны признают на взаимной основе действующие водительские удостоверения, документы на регистрацию транспортного средства и номерные знаки, выдаваемые их компетентными органами.

Статья 10 (вес и размеры)

1. Вес, размеры и другие параметры транспортных средств, используемых для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, включая нагрузку на ось, должны соответствовать требованиям национальных законов и положений государства Договаривающейся Стороны, по территории которой осуществляется перевозка.
2. В том случае, если размеры или вес транспортного средства, груженого или порожнего, превышают пределы, установленные на территории государства другой Договаривающейся Стороны, перевозчик обязан получить специальное разрешение компетентных органов этой Договаривающейся Стороны в соответствии с национальными законами и положениями этого государства.

[Национальные положения о весе, максимальной нагрузке на ось и размерах транспортных средств могут быть указаны в приложении к Соглашению]

[Положения о нормах выбросов могут быть включены в Соглашение Договаривающимися Сторонами в качестве отдельной статьи или приложения к Соглашению]

Статья 11 (опасные товары)

1. Опасные товары перевозятся в соответствии с международными договорами, участниками которых являются Договаривающиеся Стороны, а также в соответствии с национальными законами и положениями государств Договаривающихся Сторон.
2. Если перевозка опасных товаров в соответствии с международным договором или национальными законами и положениями государства

Договаривающейся Стороны требует наличия специального разрешения, перевозчик обязан получить его от компетентных органов этой Договаривающейся Стороны до начала международной автомобильной перевозки.

3. Компетентные органы Договаривающихся Сторон обмениваются перечнем опасных товаров и информацией об условиях их перевозки согласно национальным законам и положениям соответствующих государств в рамках Совместного комитета, учреждаемого по настоящему Соглашению.

Статья 12 (освобождение от уплаты таможенных сборов)

1. Указанные ниже предметы, импортируемые в транспортном средстве перевозчиком одной из Договаривающихся Сторон на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для целей международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, освобождаются на взаимной основе от уплаты таможенных сборов, налогов и акцизов:

а) топливо, содержащееся в обычных установленных производителем топливных баках, технически и структурно связанных с системой энергоснабжения двигателя, а также топливо, содержащееся в топливных баках, установленных производителем прицепов и полуприцепов, и предназначенное для систем обогрева или охлаждения транспортного средства;

б) смазочные материалы в объеме, обычно необходимом для обслуживания транспортного средства в период международной автомобильной перевозки;

в) временно импортируемые запасные части и инструменты для ремонта транспортного средства, поврежденного в ходе международной автомобильной перевозки.

2. Неиспользованные запасные части и инструменты, упомянутые в пункте 1с настоящей Статьи, подлежат реэкспорту. Замененные части должны реэкспортироваться или предъявляться для прохождения таможенных процедур уничтожения или других таможенных процедур в соответствии с применимыми законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которой происходит смена таможенного режима в отношении этих запасных частей.

Статья 13 (использование транспортных средств и дорог)

1. В ходе международных автомобильных перевозок по настоящему Соглашению перевозчики Договаривающихся Сторон освобождаются на взаимной основе от уплаты налогов и сборов, касающихся владения транспортными средствами или их использования.

2. Если какая-либо Договаривающаяся Сторона взимает плату или сборы за использование дорог, мостов и туннелей на территории своего государства, суммы должны быть одинаковыми для перевозчиков этой Договаривающейся Стороны и перевозчиков другой Договаривающейся Стороны.

Статья 14 (страхование)

Перевозчики пассажиров и товаров, действующие в рамках настоящего Соглашения, должны иметь полис на страхование ответственности перед

третьими лицами для своих транспортных средств. Перевозчики обязаны заблаговременно получать такие документы для каждого из своих транспортных средств.

Статья 15 (соблюдение законов и случаи их нарушения)

1. Перевозчики и водители их транспортных средств, участвующие в международных автомобильных перевозках, должны выполнять положения настоящего Соглашения, а также соблюдать национальные законы и положения, включая правила дорожного движения государства Договаривающейся Стороны. В случае нарушения наказание определяется в соответствии с национальными законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которого было совершено нарушение.

2. В случае нарушения каким-либо перевозчиком или водителем его транспортного средства положений настоящего Соглашения или применимых положений внутреннего законодательства, компетентный орган Договаривающейся Стороны на территории государства, которого произошло нарушение, уведомляет компетентный орган другой Договаривающейся Стороны, который принимает необходимые меры в соответствии с национальным законодательством своего государства. Компетентные органы Договаривающихся Сторон своевременно информируют друг друга о принимаемых мерах.

Статья 16 (инспекции)

1. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции регулируются положениями международных соглашений, заключенных Договаривающимися Сторонами. Вопросы, не регулируемые такими соглашениями, решаются в соответствии с внутренним законодательством того государства, на территории которого производится инспекция.

2. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции осуществляются в первоочередном порядке в отношении перевозки людей, нуждающихся в срочной медицинской помощи, регулярных перевозок пассажиров, а также в отношении перевозок животных и скоропортящихся товаров.

[Договаривающиеся Стороны могут включать другие категории транспортных операций для целей приоритетных инспекций]

[Договаривающиеся Стороны могут включать положения о содействии в получении виз в качестве отдельной статьи или приложения к настоящему Соглашению]

Статья 17 (Совместный комитет)

Компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Совместный комитет для рассмотрения вопросов, касающихся толкования и осуществления настоящего Соглашения.

Статья 18 (урегулирование споров)

Любые разногласия, касающиеся толкования и осуществления настоящего Соглашения, урегулируются при помощи переговоров и консультаций между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 19 (прочие обязанности Сторон)

Настоящее Соглашение не затрагивает права и обязательства каждой Договаривающейся Стороны, связанные с другими договорами, в которых участвует _____ (страна) или _____ (страна).

Статья 20 (вступление в силу и внесение поправок)

1. Настоящее Соглашение вступает в силу не позднее чем через 30 дней после получения последнего письменного извещения по дипломатическим каналам, подтверждающего завершение процесса прохождения внутренних процедур государства, необходимых для обеспечения его вступления в силу.
2. На основе совместного соглашения Договаривающиеся Стороны могут вносить поправки в настоящее Соглашение, которое вступает в силу в соответствии с процедурой, указанной в пункте 1 настоящей статьи.
3. Настоящее Соглашение заключается на неограниченный период времени и действует до момента истечения _____ месяцев с даты оповещения одной из Договаривающихся Сторон другой Договаривающейся Стороной по дипломатическим каналам о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в _____ (место) «_» _____ 20__ в двух экземплярах, каждый из которых на _____ языках [и на языке международного обращения], при этом все эти тексты являются в равной мере аутентичными. (В случае любых различий текст на _____ языке [как правило, язык международного обращения] будет использоваться для целей толкования положений настоящего Соглашения).

Типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам

Вариант 3: разрешение не требуется на разовые перевозки пассажиров и на двустороннюю и транзитную перевозку товаров. Разрешения требуются только для регулярных перевозок пассажиров и перевозки товаров в третьи страны и из них

Правительство _____ (страна) и правительство _____ (страна), именуемые далее Договаривающимися Сторонами,

Стремясь развивать международные перевозки товаров и пассажиров по автомобильным дорогам между их странами и по их территориям и содействовать налаживанию автотранспортных связей между их странами и за их пределами,

[другой текст по мере необходимости]

Договорились о следующем:

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 (сфера применения)

В соответствии с настоящим Соглашением международные перевозки пассажиров и товаров между государствами Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям, а также в третьи страны и из них должны осуществляться транспортными средствами, зарегистрированными на территории государства одной из Договаривающихся Сторон.

Статья 2 (термины и определения)

Для целей настоящего Соглашения:

«Компетентные власти» означает:

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 1) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

В отношении _____ (название Договаривающейся Стороны 2) – _____ (название(я) соответствующего компетентного органа (соответствующих компетентных органов))

«Международные автомобильные перевозки» – передвижение груженых или порожних транспортных средств через государственную границу и (или) по территории(ям) государства(государств) Договаривающейся Стороны (Договаривающихся Сторон);

«Регулярные перевозки пассажиров» – перевозка пассажиров по конкретному маршруту согласно расписанию с взиманием платы за проезд с остановками на заранее оговоренных станциях, на которых производится посадка или высадка пассажиров;

«Разовые перевозки пассажиров» – любые перевозки пассажиров, не подпадающие под определение «Регулярных перевозок пассажиров»;

«Перевозчик» – индивидуальное или юридическое предприятие, созданное на территории государства одной из Договаривающихся Сторон и уполномоченное в соответствии с национальными законами и положениями этой страны осуществлять международную перевозку товаров или пассажиров по автомобильным дорогам;

«Транспортное средство» – моторное средство передвижения, зарегистрированное в государстве одной из Договаривающихся Сторон и находящееся в распоряжении перевозчика в качестве его собственности или в порядке договора найма или аренды;

- в случае перевозки пассажиров – любое моторное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и располагающее более чем девятью посадочными местами, включая место водителя, в том числе прицеп для багажа в случае его перевозки, если использование такого прицепа не запрещено;

- в случае перевозки товаров – любое моторное средство передвижения, предназначенное для перевозки товаров, включая грузовые автомобили, грузовые автомобили с прицепом, тракторы и тракторы с прицепом;

«Прицеп» – любое транспортное средство, предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Это понятие также включает полуприцепы;

«Водитель» – лицо, уполномоченное компетентным органом Договаривающейся Стороны управлять транспортным средством;

«Водительское удостоверение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны и предоставляющей водителю право управлять транспортным средством;

«Разрешение» – документ, выдаваемый компетентным органом Договаривающейся Стороны на право осуществлять международную автомобильную перевозку по территории государства этой Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны;

«Специальное разрешение» – дополнительное разовое разрешение, выдаваемое в соответствии с национальными законами и положениями Договаривающейся Стороны перевозчику, зарегистрированному в государстве другой Договаривающейся Стороны, на перевозку негабаритных, тяжеловесных или опасных грузов по его территории;

«Разрешение, выдаваемое третьей страной» – разовое разрешение перевозчику одной из Договаривающихся Сторон на прогон транспортного средства с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства или с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны;

«Санитарная проверка» – медицинская, ветеринарная и фитосанитарная инспекция.

[Договаривающиеся Стороны могут добавить любые другие определения, рассматриваемые в качестве уместных или необходимых для разъяснения соглашения]

II. ПРАВА НА ПЕРЕВОЗКУ

Статья 3 (перевозка пассажиров)

1. Регулярная перевозка пассажиров осуществляется на основе разрешения, выдаваемого компетентными органами Договаривающихся Сторон.
2. Информация о маршруте, расписании, тарифах, остановках для посадки и высадки пассажиров, а также период и частота перевозок и другие условия, согласованные компетентными органами Договаривающихся Сторон, указываются в разрешении или в приложении к разрешению, которые должны быть удостоверены компетентными органами Договаривающейся Стороны того государства, где зарегистрирован перевозчик.
3. Предложения по регулярной перевозке пассажиров представляются друг другу компетентными органами Договаривающихся Сторон. Решение о выдаче разрешения или об отказе в выдаче разрешения должно приниматься в течение _____ месяцев после направления предложений.
4. Срок действия разрешения на регулярную перевозку пассажиров составляет _____ лет. Компетентные органы Договаривающихся Сторон могут изменять этот срок по взаимному соглашению.
5. Разовая перевозка пассажиров осуществляется без разрешений.

Статья 4 (перевозка товаров)

1. Перевозка товаров между территориями государств Договаривающихся Сторон и в ходе транзита по их территориям осуществляется без разрешений.
2. Перевозчик государства одной из Договаривающихся Сторон может перевозить товары с территории государства другой Договаривающейся Стороны на территорию третьего государства и с территории третьего государства на территорию государства другой Договаривающейся Стороны на основе разрешения в отношении третьей страны, выданного компетентными органами другой Договаривающейся Стороны.

[Договаривающиеся Стороны могут обуславливать осуществление таких транспортных операций наличием соглашений о перевозках с соответствующими третьими государствами]

3. Каждый год компетентные органы Договаривающихся Сторон обеспечивают бесплатные обмены совместно согласованным количеством бланков разрешений на все виды перевозки товаров. Эти бланки включают подпись соответствующего официального лица и штамп компетентного органа, который выдает разрешение. Разрешения, выданные в течение каждого года, действуют до 31 января следующего года или по согласованию сторон.
4. Компетентные органы Договаривающихся Сторон согласовывают процедуру для обеспечения обмена бланками разрешений на практике.

Статья 5 (запрет на каботажные перевозки)

Перевозчикам, зарегистрированным на территории государства одной из Договаривающихся Сторон, не разрешается осуществлять транспортные операции, связанные с погрузкой и выгрузкой товаров или посадкой и высадкой пассажиров между двумя пунктами, расположенными на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 6 (документы на транспортные средства и для водителя)

1. Водитель транспортного средства должен располагать водительским удостоверением, действующим в отношении категории транспортного средства, используемого для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, а также документами на регистрацию данного транспортного средства.
2. Транспортное средство, используемое для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, должно иметь номерные знаки и опознавательный знак государства Договаривающейся Стороны, в котором оно зарегистрировано. Прицепы и полуприцепы могут также иметь номерные знаки и опознавательный знак другого государства при том условии, что грузовые автомобили или прицепы имеют номерные знаки и опознавательные знаки государств Договаривающихся Сторон.
3. Разрешения и другие документы, которые требуются в соответствии с настоящим Соглашением, должны находиться внутри транспортного средства и предъявляться по просьбе контролирующих органов Договаривающихся Сторон.
4. Договаривающиеся Стороны признают на взаимной основе действующие водительские удостоверения, документы на регистрацию транспортного средства и номерные знаки, выдаваемые их компетентными органами.

Статья 7 (вес и размеры)

1. Вес, размеры и другие параметры транспортных средств, используемых для международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, включая нагрузку на ось, должны соответствовать требованиям национальных законов и положений государства Договаривающейся Стороны, по территории которой осуществляется перевозка.
2. В том случае, если размеры или вес транспортного средства, груженого или порожнего, превышают пределы, установленные на территории государства другой Договаривающейся Стороны, перевозчик обязан получить специальное разрешение компетентных органов этой Договаривающейся Стороны в соответствии с национальными законами и положениями этого государства.

[Национальные положения о весе, максимальной нагрузке на ось и размерах транспортных средств могут быть указаны в приложении к Соглашению]

[Положения о нормах выбросов могут быть включены в Соглашение Договаривающимися Сторонами в качестве отдельной статьи или приложения к Соглашению]

Статья 8 (опасные товары)

1. Опасные товары перевозятся в соответствии с международными договорами, участниками которых являются Договаривающиеся Стороны, а также в соответствии с национальными законами и положениями государств Договаривающихся Сторон.
2. Если перевозка опасных товаров в соответствии с международным договором или национальными законами и положениями государства Договаривающейся Стороны требует наличия специального разрешения, перевозчик обязан получить его от компетентных органов этой Договаривающейся Стороны до начала международной автомобильной перевозки.
3. Компетентные органы Договаривающихся Сторон обмениваются перечнем опасных товаров и информацией об условиях их перевозки согласно национальным законам и положениям соответствующих государств в рамках Совместного комитета, учреждаемого по настоящему Соглашению.

Статья 9 (освобождение от уплаты таможенных сборов)

1. Указанные ниже предметы, импортируемые в транспортном средстве перевозчиком одной из Договаривающихся Сторон на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для целей международных автомобильных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, освобождаются на взаимной основе от уплаты таможенных сборов, налогов и акцизов:
 - a) топливо, содержащееся в обычных установленных производителем топливных баках, технически и структурно связанных с системой энергоснабжения двигателя, а также топливо, содержащееся в топливных баках, установленных производителем прицепов и полуприцепов, и предназначенное для систем обогрева или охлаждения транспортного средства;
 - b) смазочные материалы в объеме, обычно необходимом для обслуживания транспортного средства в период международной автомобильной перевозки;
 - c) временно импортируемые запасные части и инструменты для ремонта транспортного средства, поврежденного в ходе международной автомобильной перевозки.

2. Неиспользованные запасные части и инструменты, упомянутые в пункте 1с настоящей Статьи, подлежат реэкспорту. Замененные части должны реэкспортироваться или предъявляться для прохождения таможенных процедур уничтожения или других таможенных процедур в соответствии с применимыми законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которой происходит смена таможенного режима в отношении этих запасных частей.

Статья 10 (использование транспортных средств и дорог)

1. В ходе международных автомобильных перевозок по настоящему Соглашению перевозчики Договаривающихся Сторон освобождаются на взаимной основе от уплаты налогов и сборов, касающихся владения транспортными средствами или их использования.

2. Если какая-либо Договаривающаяся Сторона взимает плату или сборы за использование дорог, мостов и туннелей на территории своего государства, суммы должны быть одинаковыми для перевозчиков этой Договаривающейся Стороны и перевозчиков другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11 (страхование)

Перевозчики пассажиров и товаров, действующие в рамках настоящего Соглашения, должны иметь полис на страхование ответственности перед третьими лицами для своих транспортных средств. Перевозчики обязаны заблаговременно получать такие документы для каждого из своих транспортных средств.

Статья 12 (соблюдение законов и случаи их нарушения)

1. Перевозчики и водители их транспортных средств, участвующие в международных автомобильных перевозках, должны выполнять положения настоящего Соглашения, а также соблюдать национальные законы и положения, включая правила дорожного движения государства Договаривающейся Стороны. В случае нарушения наказание определяется в соответствии с национальными законами и положениями государства Договаривающейся Стороны, на территории которого было совершено нарушение.

2. В случае нарушения каким-либо перевозчиком или водителем его транспортного средства положений настоящего Соглашения или применимых положений внутреннего законодательства, компетентный орган Договаривающейся Стороны на территории государства, которого произошло нарушение, уведомляет компетентный орган другой Договаривающейся Стороны, который принимает необходимые меры в соответствии с национальным законодательством своего государства. Компетентные органы Договаривающихся Сторон своевременно информируют друг друга о принимаемых мерах.

Статья 13 (инспекции)

1. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции регулируются положениями международных соглашений, заключенных Договаривающимися Сторонами. Вопросы, не регулируемые такими соглашениями, решаются в соответствии с внутренним законодательством того государства, на территории которого производится инспекция.

2. Пограничные, таможенные, транспортные и санитарные инспекции осуществляются в первоочередном порядке в отношении перевозки людей, нуждающихся в срочной медицинской помощи, регулярных перевозок пассажиров, а также в отношении перевозок животных и скоропортящихся товаров.

[Договаривающиеся Стороны могут включать другие категории транспортных операций для целей приоритетных инспекций]

[Договаривающиеся Стороны могут включать положения о содействии в получении виз в качестве отдельной статьи или приложения к настоящему Соглашению]

Статья 14 (Совместный комитет)

Компетентные органы Договаривающихся Сторон создают Совместный комитет для рассмотрения вопросов, касающихся толкования и осуществления настоящего Соглашения.

Статья 15 (урегулирование споров)

Любые разногласия, касающиеся толкования и осуществления настоящего Соглашения, урегулируются при помощи переговоров и консультаций между компетентными органами Договаривающихся Сторон.

IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 16 (прочие обязанности Сторон)

Настоящее Соглашение не затрагивает права и обязательства каждой Договаривающейся Стороны, связанные с другими договорами, в которых участвует _____ (страна) или _____ (страна).

Статья 17 (вступление в силу и внесение поправок)

1. Настоящее Соглашение вступает в силу не позднее чем через 30 дней после получения последнего письменного извещения по дипломатическим каналам, подтверждающего завершение процесса прохождения внутренних процедур государства, необходимых для обеспечения его вступления в силу.

2. На основе совместного соглашения Договаривающиеся Стороны могут вносить поправки в настоящее Соглашение, которое вступает в силу в соответствии с процедурой, указанной в пункте 1 настоящей статьи.

3. Настоящее Соглашение заключается на неограниченный период времени и действует до момента истечения _____ месяцев с даты оповещения одной из Договаривающихся Сторон другой Договаривающейся Стороной по дипломатическим каналам о своем намерении прекратить его действие.

Совершено в _____ (место) «__» _____ 20__ в двух экземплярах, каждый из которых на _____ языках [и на языке международного обращения], при этом все эти тексты являются в равной мере аутентичными. (В случае любых различий текст на _____ языке [как правило, язык международного обращения] будет использоваться для целей толкования положений настоящего Соглашения).

Приложение IV

Типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки*

Введение

Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, принятые государствами – членами ЭСКАТО на Конференции министров по транспорту, которая проходила в Бангкоке в марте 2012 года, представляют собой стратегическую концепцию и призваны способствовать решению задач, стоящих в области международных автомобильных перевозок в регионе. В них намечены общие плановые задания по основополагающим элементам упрощения процедур международных автомобильных перевозок в регионе и определены процессы выполнения этих плановых заданий.

Что касается прав на перевозку, то Региональные стратегические рамки предусматривают более широкое применение разрешений на многоразовую перевозку, которые действительны на один год и для множества маршрутов или дорожных сетей и которые выдаются тому или иному перевозчику на любое отвечающее необходимым требованиям транспортное средство, числящееся в его парке, и которое можно использовать в процессе как межгосударственных, так и транзитных перевозок. Кроме того, согласно этим Рамкам следует содействовать более широкому применению многосторонних разрешений на перевозку, равно как и двусторонних разрешений на перевозку.

Использовать типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки рекомендуют тогда, когда недостаточное число мер по упрощению процедур перевозок по-прежнему является одной из наиболее серьезных проблем. Осуществление действующих региональных, субрегиональных, двусторонних и многосторонних соглашений, которые включают положения об упрощении процедур перевозок, пока еще не оптимизировано. Уровень согласования технических стандартов применительно к транспортным средствам или квалификационных стандартов для водителей по-прежнему низок, и пересечение границ по-прежнему связано с трудностями вследствие административных/бюрократических препятствий, таких как отсутствие прав на перевозку и транзит. Главной особенностью трансграничных перевозок является обязанность перевалки груза с транспортных средств того или иного иностранного государства на транспортные средства государства назначения или транзита в местах пересечения границ при выезде/въезде. Такая практика перевалки грузов в сегодняшнем взаимосвязанном мире в корне противоречит самой природе логистики, а также требованиям обеспечения экономической эффективности. Разрешения на перевозку (если таковые имеются) выдаются только на один рейс по одному установленному маршруту одним конкретным транспортным средством. В результате этих сложностей страдают долгосрочные интересы торговли и экономического сотрудничества.

Пока не будет достигнут возможный консенсус относительно использования многосторонних разрешений во всем регионе, страны могли бы следовать принципам, обозначенным в Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок: если страны-члены разрабатывают или возобновляют действие своих двусторонних или многосторонних соглашений о международных автомобильных перевозках или проводят консультации относительно реализации этих соглашений, то они могут

* Настоящее приложение официально не редактировалось.

рассмотреть возможность использования разрешений на перевозку, которые действуют в отношении многоразового въезда в течение одного года и/или применительно ко многим маршрутам или дорожным сетям, и предоставить своим компетентным органам возможность выдавать такие разрешения своим перевозчикам, а не конкретным транспортным средствам.

Ожидаемые выгоды использования многосторонних разрешений на международные автомобильные перевозки

Непосредственная выгода от использования многосторонних разрешений на международные автомобильные перевозки будет заключаться в отмене действующей неэффективной практики перевалки грузов на границе, которая в настоящее время приводит к росту транспортных и логистических издержек. Прямые перевозки, то есть без необходимости перевалки грузов, благодаря многосторонним разрешениям на перевозку в меньшей степени способствуют сохранению не нарушаемого и ясно очерченного круга договорных обязанностей в отношении конечной доставки груза в срок и без повреждений. Водитель изначально законтрактованного перевозчика сохраняет полный контроль, начиная с места погрузки и заканчивая местом разгрузки в пункте, куда в конечном итоге доставляется груз. Исходя из этого повышается транспортная безопасность, а отношения доверия между бизнес-партнерами заметно крепнут.

Хорошо функционирующая система выдачи многосторонних разрешений, без сомнения, будет способствовать благотворному циклу: решение связанных с правами на перевозку проблем способствует расширению доступа международного автомобильного грузового транспорта к рынкам, расположенным вдоль сети Азиатских автомобильных дорог и за ее пределами. Выдача разрешений, будучи мерой по упрощению процедур перевозок, может стимулировать модернизацию парка транспортных средств, использование более высоких технических, экологических и связанных с безопасностью стандартов применительно к транспортным средствам, снижение бюрократических барьеров на границах и масштабов возможной нелегальной деятельности (мздоимство, взятки и т.д.), а также повышению физической сохранности груза.

Обеспечивая упрощение процедур автомобильных перевозок путем обмена разрешениями, правительства будут и впредь полностью контролировать выдачу разрешений внутренним и иностранным транспортным компаниям; они имеют право регулярно проводить проверки использования разрешений и применять конкретные дисциплинарные меры в отношении компаний, которые не выполняют требований.

А. Типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки применительно только к одному обратному рейсу

На первом этапе, когда между партнерами налаживаются отношения доверия и формируется чувство уверенности в себе, возможно, целесообразно внедрить практику выдачи многосторонних разрешений только на один обратный рейс для того, чтобы заинтересованные стороны могли ознакомиться с новыми условиями и требованиями. Хотя это и нежелательно, но многосторонние разрешения могут выдаваться на перевозку грузов по установленным маршрутам в течение ограниченного, непродолжительного периода времени (к примеру, шесть месяцев) после внедрения такой практики. Каботаж будет запрещен.

Разрешение следует сделать действительным в отношении грузовых перевозок между странами – участниками соглашения и в порядке транзита

через их территорию. Разрешение будет выдаваться тому или иному конкретному перевозчику, а передача его другому перевозчику будет запрещена. Разрешение должно распространяться на грузовое транспортное средство или грузовое транспортное средство и прицеп, или на тягач и полуприцеп в той или иной комбинации (комбинация транспортных средств), если такие комбинации разрешены национальными законами. В двух последнеупомянутых случаях действие разрешения распространяется на тягач, и в отношении прицепа или полуприцепа никаких разрешений не требуется.

Что касается разрешения, то оно должно предусматривать подробное описание требований к его заполнению, условия использования, срок действия и порядок его предъявления для проверки.

Рекомендуется нижеследующее типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки применительно только к одному обратному рейсу.

Лицевая страница

[Языки, которые будут использоваться в разрешении, определяются договаривающимися Сторонами]

МНОГОСТОРОННЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЕ НА ОДИН ОБРАТНЫЙ РЕЙС (ВЫЕЗД И ВЪЕЗД)	
Номер серии: (Код страны) 00000000	
Это разрешение выдано в соответствии с [название применимого соглашения]. Оно может использоваться в случае одного обратного рейса в течение срока его действия. Срок действия: [календарный год]	
Это разрешение действует в отношении грузовых перевозок по автомобильным дорогам, связывающим [название стран] и в порядке транзита через их территории.	
Подпись и печать органа выдачи (Подпись компетентного органа соответствующей Стороны и штамп органа) Дата: _____ Место: _____	
Название и адрес Перевозчика	
Номерной знак грузового автомобиля / тягача / страна	
Модель/масса грузового автомобиля / тягача (кг)	
Номерной знак / страна / масса (кг) прицепа	
Краткое описание груза и полный вес груза (кг) [Эта информация не потребуется в тех странах, где она указана в других транспортных или коммерческих документах, которые должны находиться на борту транспортного средства]	- Отправляющийся рейс: - Прибывающий рейс:
Идентификационные номера используемых маршрутов (если предписаны)	- Отправляющийся рейс: - Прибывающий рейс:
Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны <i>отправления</i>	- Отправляющийся рейс: дата и место - Прибывающий рейс: дата и место
Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны <i>транзита</i> (Этот раздел должен вновь вноситься в формуляр в зависимости от числа возможных стран транзита, соответствующему числу и составу договаривающихся сторон)	- Отправляющийся рейс: дата и место - Прибывающий рейс: дата и место
Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны <i>назначения</i>	- Отправляющийся рейс: дата и место - Прибывающий рейс: дата и место
- Реквизиты безопасности, например буквенно-цифровой номер с соответствующим штриховым кодом, образцы печатей компетентного органа каждой из договаривающихся сторон, водяной знак, рифленая печать, специальная бумага и чернила.	

Обратная страница

Инструкции

- 1) Это разрешение действительно в отношении грузовых перевозок по автомобильным дорогам, связывающим [названия стран] и в порядке транзита через их территории.
- 2) Это разрешение распространяется на один обратный рейс в течение срока его действия.
- 3) Это разрешение распространяется на грузовое транспортное средство или грузовое транспортное средство и прицеп или на тягач или полуприцеп в той или иной комбинации (комбинация транспортных средств). Это разрешение распространяется на тягач, и никакого разрешения на прицеп или полуприцеп не требуется.
- 4) Это разрешение применимо к перевозке грузов по предписанным маршрутам [если применимо].
- 5) Это разрешение не может быть использовано в отношении автомобильных перевозок между двумя пунктами на территории одной страны (каботаж запрещен).
- 6) Это разрешение выдано поименованному перевозчику и не может передаваться другому перевозчику.
- 7) Разрешение заполняется полностью и без исправлений. Информация об обратном рейсе вносится до совершения обратного рейса. Неправильно заполненное разрешение считается недействительным.
- 8) Использование фальшивого разрешения незаконно и будет подвергаться наказанию в соответствии с действующими законами.
- 9) Это разрешение должно быть использовано в течение календарного года, указанного в разрешении и остается действительным до возвращения транспортного средства на территорию государства Стороны, где было выдано это разрешение, но в любом случае не позднее 31 января следующего года.
- 10) Это разрешение должно иметься в наличии у водителя и предъявляться по требованию уполномоченных должностных лиц.
- 11) Перевозчики должны соблюдать национальное законодательство, правила автомобильных перевозок и правила дорожного движения государства Стороны, где совершается перевозка.
- 12) Это разрешение подлежит возврату в орган его выдачи в течение двух дней после истечения срока его действия.

В. Типовое многосторонне разрешение на международные автомобильные перевозки применительно к многоразовым рейсам

Второй этап внедрения системы многосторонних разрешений предусматривает использование обмена разрешениями, которые действительны в отношении многократных рейсов. Что касается разрешений на один рейс, то это разрешение может быть применимо к перевозке грузов по предписанным маршрутам в течение ограниченного непродолжительного периода времени (к примеру, шесть месяцев) после внедрения этой практики, и каботаж будет запрещен.

Это разрешение должно быть действительно в отношении грузовых перевозок по автомобильным дорогам, связывающим страны – участницы соглашения или в порядке транзита через их территорию. Оно должно использоваться применительно к неограниченному числу рейсов в течение срока его действия. Разрешение выдается поименованному перевозчику и не подлежит передаче другому перевозчику.

Разрешение должно распространяться на грузовое транспортное средство или грузовое транспортное средство и прицеп или на тягач и полуприцеп в той или иной комбинации (комбинация транспортных средств), если такое комбинирование разрешено национальным законодательством. В двух последнеупомянутых случаях разрешение распространяется на тягач, и никакого разрешения на прицеп или полуприцеп не требуется.

В разрешении, в частности, должны быть пояснения относительно того, как оно должно заполняться, а также указаны условия использования, срок действия и порядок его предъявления для проверки.

Разрешение на многоразовые рейсы отличается от разрешения на один рейс в основном тем, что оно всегда выдается вместе с путевым листом для документирования рейсов. В путевом листе следует отмечать, в частности, такие подробности каждого рейса, как:

- Дата отправления
- Дата прибытия
- Место и страна погрузки
- Место и страна разгрузки
- Регистрационный номер тягача и страна регистрации
- Полная масса транспортного средства:
 - Грузового транспортного средства
 - Прицепа/полуприцепа
 - Километраж в пункте отправления
 - Километраж в пункте прибытия
- Краткое описание груза и его полный вес (кг) [*Эта информация может не потребоваться в тех странах, где она указывается в других транспортных или коммерческих документах, которые должны иметься на борту транспортного средства*]

- Идентификационные номера используемых маршрутов [*если применимо*]
- Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны отправления
- Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны/стран транзита
- Инспекция и подпись/печать контролирующего органа страны прибытия

Ниже рекомендуется следующее типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки для многократного использования, включая путевой лист.

Лицевая страница

[Используемые в этом разрешении языки определяются Договаривающимися сторонами]

<p>МНОГОСТОРОННЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОЕ В ОТНОШЕНИИ МНОГОКРАТНЫХ РЕЙСОВ</p>	
<p>Номер серии: (Код страны) 00000000</p>	
<p>Это разрешение выдается в соответствии с [<i>название применимого соглашения</i>]. Его можно использовать в случае неограниченного числа рейсов (разрешение на многократные рейсы) в течение срока его действия</p> <p>Срок действия: [<i>календарный год</i>]</p>	
<p>Это разрешение выдано [<i>Название и адрес Перевозчика</i>]</p>	
<p>Действительно для автомобильных перевозок между следующими странами и в порядке транзита через их территорию: [<i>название стран-участниц</i>]</p>	
<p>Подпись и печать органа выдачи</p> <p>(Печать компетентного органа соответствующей Стороны и штамп органа)</p> <p>Дата: _____ Место: _____</p>	
<p>Реквизиты безопасности, например буквенно-цифровой номер с соответствующим штриховым кодом, образцы печатей компетентного органа каждой из Договаривающихся сторон, водяной знак, рифленая печать, специальная бумага и чернила.</p>	

Обратная страница**Инструкция**

- 1) Это разрешение действительно в отношении грузовых перевозок по автомобильным дорогам между [название стран] и в порядке транзита через их территории.
- 2) Это разрешение может использоваться в отношении неограниченного числа рейсов в течение срока его действия.
- 3) Это разрешение всегда сопровождается путевым листом (прилагается).
- 4) Это разрешение распространяется на грузовое транспортное средство или грузовое транспортное средство и прицеп или тягач и полуприцеп в той или иной комбинации (комбинация транспортных средств). Это разрешение распространяется на тягач, и никакого разрешения на прицеп или полуприцеп не требуется.
- 5) Это разрешение применимо к перевозке грузов по предписанным маршрутам [если применимо].
- 6) Это разрешение не может использоваться в случае автомобильных перевозок между двумя пунктами на территории одной страны (каботажа запрещен).
- 7) Это разрешение выдается поименованному перевозчику и не может передаваться другому перевозчику.
- 8) Это разрешение и путевой лист заполняются полностью и без исправлений. Неправильно заполненное разрешение и/или путевой лист считаются недействительными.
- 9) Использование фальшивого разрешения и/или путевого листа незаконно и подвергается наказанию в соответствии с действующими законами.
- 10) Это разрешение должно использоваться в течение календарного года, указанного в разрешении, и остается в силе до возвращения транспортного средства на территорию Государства страны, где оно было выдано, но, в любом случае, не позднее 31 января следующего года.
- 11) Это разрешение и путевой лист должны иметься в наличии у водителя и предъявляться по требованию уполномоченных должностных лиц.
- 12) Перевозчики должны соблюдать национальное законодательство, правила автомобильных перевозок и дорожно-транспортные правила государства страны, где совершаются перевозки.
- 13) Это разрешение подлежит возврату органу выдачи в течение двух недель по истечении его срока действия.

Приложение

ПУТЕВОЙ ЛИСТ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ	
Номер путевого листа	
Название страны <i>[то же, что и в разрешении и прилагающемся к нему настоящем путевом листе]</i>	
Номер разрешения	
Перевозчик	<ul style="list-style-type: none"> • Наименование: • Адрес:
Штамп и подпись органа выдачи	Выдан..... <i>[Место и дата выдачи]</i> Подпись и штамп
Реквизиты безопасности, например буквенно-цифровой номер с соответствующим штриховым кодом, образцы печатей компетентного органа каждой из договаривающихся сторон, водный знак, рифленая печать, специальная бумага и чернила.	

Страница путевого листа № 1.^a

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
a)Дата отправления b)Дата прибытия	a)Место и страна погрузки b)Место и страна разгрузки	Регистрационный номер тягача и страна регистрации	Полная масса транспортного средства: - грузового автомобиля - прицепа/полуприцепа	a)Километраж при отправлении b)Километраж по прибытии	Краткое описание груза и полный вес груза	Идентификационные номера используемых маршрутов (в случае предписания)	Инспекция и подпись/печать контрольного органа страны отправления	Инспекция и подпись/печать контрольного органа/стран транзита ^b	Инспекция и подпись/печать контрольного органа страны прибытия	Специальные отметки
a)										
b)										
a)										
b)										
a)										
b)										
a)										
b)										

^a Страницы путевого листа добавляются по мере необходимости органам выдачи. Орган выдачи может проштамповать каждую страницу или использовать другие атрибуты, препятствующие фальсификации.

^b Колонки добавляются по необходимости.

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Этот путевой лист и сопутствующее разрешение должны находиться на борту транспортного средства. Лишь один путевой лист должен приходиться на одно разрешение.

2. Путевые листы должны иметь тот же номер, что и разрешение, на которые они ссылаются / к которому они прилагаются с указанием по возможности дополнительного номера, поскольку новый путевой лист может выдаваться перевозчику в том случае и тогда, когда выполнено задание на перевозку. Если это условие не выполнено, то само разрешение может считаться недействительным.

3. Учет операции по перевозке составляется транспортной компанией до начала совершения любой перевозки в целях отражения в хронологическом порядке каждого грузеного рейса между пунктом погрузки и пунктом разгрузки, а также каждого порожнего рейса при пересечении границы. Можно также заносить пункты транзита, вместе с тем это не является обязательным.

4. В случае когда в ходе одного рейса груз забирается или сгружается в различных местах, то это отражается в соответствующих колонках (1, 2, 3, 5 и 6).

5. Любые исправления должны вноситься так, чтобы начальная формулировка или цифры оставались удобочитаемыми.

6. Заполненные учетные страницы должны храниться в путевом листе до истечения указанного срока действия разрешения. Экземпляры учетных страниц открепляются и отсылаются компетентному органу в течение двух недель после окончания каждого календарного месяца.

Приложение V

Стандартная модель систем логистической информации*

Введение

Развитие информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) открыло огромные возможности для повышения эффективности и результативности и обеспечения непрерывного развития логистического сектора как на национальном, так и на транснациональном уровне путем создания систем логистической информации. Однако с созданием и использованием таких систем сопряжены серьезные технические сложности. Следует рассмотреть стандартную модель систем логистической информации, обращаясь к техническим деталям, изложенным в исследовании «Regional Study: The use of Logistics Information Systems for increased efficiency and effectiveness» («Региональное исследование: использование систем логистической информации для повышения эффективности и результативности»), которое размещено на сайте ЭСКАТО по ссылке <http://www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness>.

Основные элементы и технические рекомендации, которые следует рассматривать при создании новых систем логистической информации или развитии уже существующих систем, перечислены ниже.

Основные элементы для рассмотрения перед созданием систем логистической информации:

- Характеристики системы, например:
 - Национальные и/или транснациональные;
 - На основе «единого окна» или информационной платформы;
- Обязанности/функции/роли (включая разработку, эксплуатацию систем, учреждение, играющее ведущую роль) участвующих государственных органов/учреждений, а также соответствующих представителей частного сектора.
- Согласование данных в целях обеспечения совместимости систем;
 - Задать типы данных, например, данные делового сектора-правительства; данные государственного/частного сектора, включая безопасность данных.
 - Установить стандарты данных/информации на основе принятия международных стандартов и кодов (например, рекомендаций СЕФАКТ ООН, ИСО, универсального бизнес-языка (УБЯ), расширяемого языка разметки для электронного бизнеса, ebXML, т.д.);
 - Разработать дополнительные национальные коды только в случаях, когда это необходимо.

* Настоящее приложение официально не редактировалось.

Общие рекомендации

Разработка систем логистической информации в качестве общественных платформ (услуги, предоставляемой государственным сектором) на национальном и транснациональном уровне является одним из целесообразных вариантов упрощения трансграничных перевозок и улучшения бесперебойности международных производственно-сбытовых цепочек, которые благоприятным образом скажутся на торговле. Использование таких систем позволит согласовать и упростить информацию при ее обмене в рамках соответствующих государственных учреждений и представителей частного сектора, а также между ними.

Однако, создание таких систем является сложной задачей, и их эффективность и результативность зависят от многих факторов. Настоящие руководящие принципы и рекомендации подготовлены экспертами, представляющими национальные правительства и частный сектор, и предназначены для использования представителями государственного и частного сектора, заинтересованными в создании или развитии систем логистической информации. Цель данных принципов и рекомендаций – помочь этим заинтересованным сторонам понять реальные вопросы и основные проблемы, а также представить стратегии и методы избежания ненужных расходов в ходе внедрения и эксплуатации систем. При планировании разработки и развития систем логистической информации странам, в которых наблюдается обширный спрос на логистические услуги, следует рассмотреть следующие общие рекомендации:

- Использовать системы информационных технологий в логистике или иные ресурсы в сфере ИКТ, связанные с логистическими услугами, в целях создания систем логистической информации в качестве общественной платформы, предоставляющей эффективные и результативные информационные услуги на национальном уровне, а также позволяющей осуществлять обмен информацией на транснациональном уровне в будущем.
- Создать региональный механизм, содействующий сотрудничеству между странами в развитии национальных систем логистической информации; желательно предусмотреть в его рамках координацию стандартов и развитие сотрудничества на нормативно-правовой основе.
- Рассмотреть возможность государственных инвестиций или государственно-частных партнерств в качестве источника финансирования развития систем логистической информации.
- При разработке национальной системы принять за основу **стандартную модель систем логистической информации**

1. Стандартная модель систем логистической информации

1.1 Введение

Перед осуществлением логистических операций, в их ходе и после них между государственными учреждениями и коммерческими компаниями происходит обмен весьма обширным объемом информации. Нормативные требования и требования в отношении информации, предъявляемые правительствами, в сочетании со значительными объемами документации и обменом данными между различными торговыми партнерами могут создавать серьезнейшее административное бремя для представителей как государственного, так и частного сектора, и повышать вероятность

возникновения ошибок в данных. Крупные компании могут справляться с административными задачами благодаря наличию достаточного количества людских ресурсов и внутренних информационных систем, однако большинство малых и средних предприятий располагают минимальными людскими ресурсами и не обладают финансовыми возможностями для внедрения сложных информационных систем.

Архитектура «единой точки доступа» – низкочастотный вариант, позволяющий предоставить единую точку доступа ко всем логистическим услугам, особенно для малых и средних предприятий. Она повышает доступность информации и эффективность ее обработки, ускоряет и упрощает информационные потоки, что активизирует обмен данными между компаниями и правительствами.

Настоятельно рекомендуется, чтобы национальные информационные системы создавались с должным учетом совместимых общих стандартов, действующих в других странах региона. Это облегчит последующую взаимосвязь систем.

Политическая воля соответствующих государственных органов и полная поддержка и участие делового сообщества являются наиболее важными условиями успешного внедрения механизма «единой точки доступа». Столь же большое значение имеет основная правовая база, которая должна включать правила, касающиеся безопасности обмена данными и защиты данных/конфиденциальности.

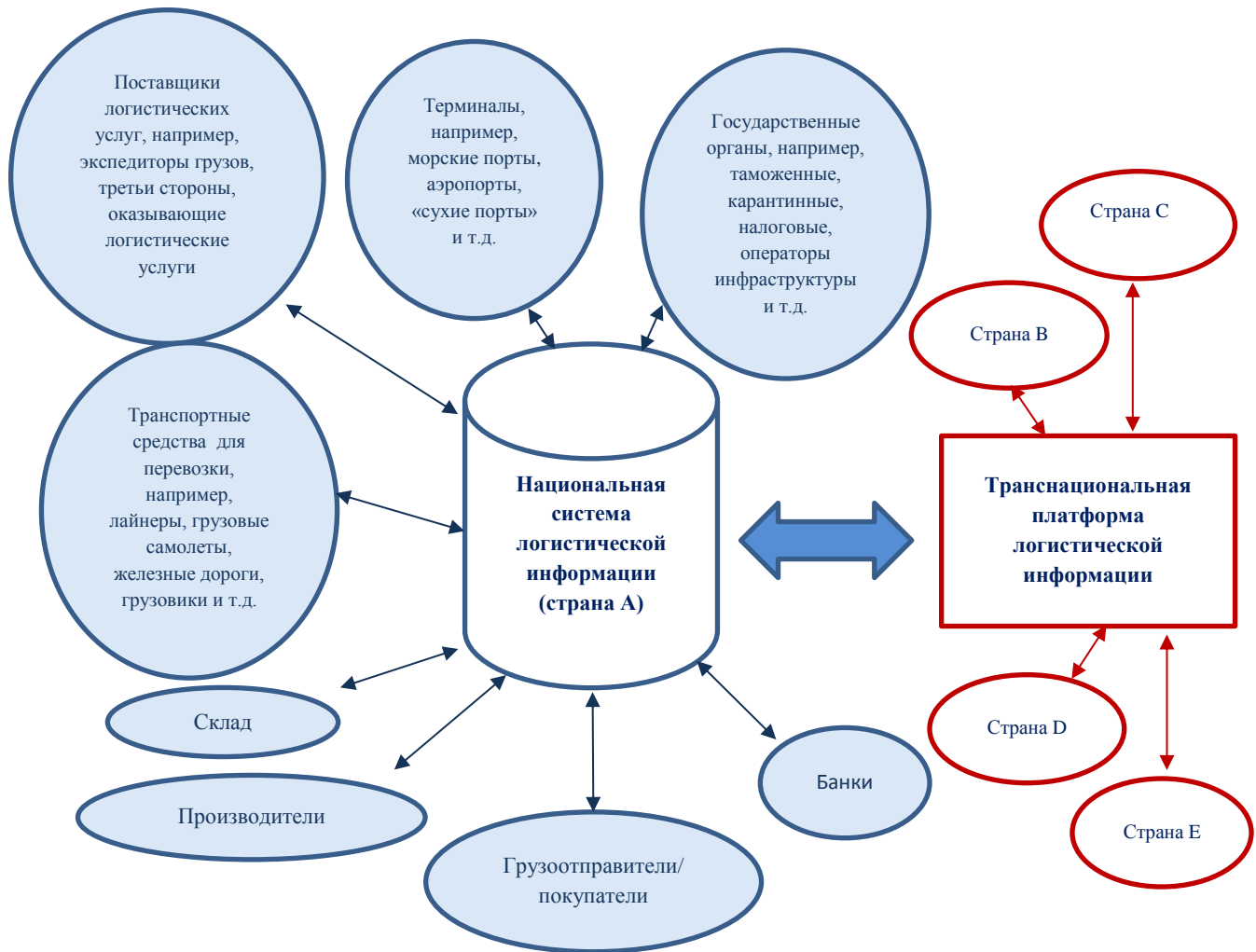
1.2 Общая архитектура

Национальные системы логистической информации должны формироваться как оперативная инфраструктура, выполняющая функции и оказывающая услуги, рекомендованные далее, с тем чтобы эти национальные системы могли взаимодействовать друг с другом, используя унифицированные стандарты и интерфейсы, основанные на общей договоренности, определяющей механизм обмена информацией.

Механизм «единой точки доступа» предлагает комплексные решения, позволяющие деловым партнерам передавать торговые и транспортные документы так, чтобы оптимизировать рабочий процесс. Механизм «единого окна» – пример механизма «единой точки доступа», который позволяет сторонам, осуществляющим торговые и транспортные операции, только один раз предоставлять государственным органам свою информацию и документацию, связанные с торговлей, в рамках выполнения нормативных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Национальные системы логистической информации могут служить каналами, по которым стороны, осуществляющие коммерческую деятельность, могут подключаться к системе «единого окна» через интернет-ссылки или интерфейсы, не только позволяя сторонам более эффективно поддерживать контакты с партнерами, но и облегчая им выполнение трансграничных процедур в соответствии с требованиями органов власти.

С точки зрения системной архитектуры, национальные системы логистической информации следует разрабатывать с учетом требований механизма обмена информацией, который в будущем может приобрести транснациональный характер. Данные также должны быть согласованы и стандартизированы как между национальными, так и транснациональными системами.

Диаграмма 1
Наглядная диаграмма общей архитектуры системы логистической информации



Источник: ЭСКАТО.

Функции

Системы логистической информации должны выполнять рекомендуемые основные функции, изложенные ниже, чтобы оказывать необходимые услуги своим пользователям, в том числе импортерам/экспортерам, грузоотправителям, таможенным посредникам, экспедиторам, операторам складов, перевозчикам и операторам терминалов.

Система должна предусматривать все типы обмена данными («бизнес-бизнес», «бизнес-правительство» и «правительство-правительство») и охватывать все виды транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный, авиационный и внутренний водный), чтобы предоставлять мультимодальные услуги. В этой связи рекомендовано, чтобы в систему были встроены следующие основные функции:

- Управление пользователями

Обеспечение безопасности и конфиденциальности данных имеет первостепенное значение для любого рабочего процесса. Следовательно, функция управления пользователями должна включать регистрацию и

аутентификацию пользователя и услуги; а также различные уровни полномочий или доступа к данным и услугам.

- Обмен данными

Все документы должны передаваться в электронном виде. Для того, чтобы пользователи могли обмениваться своими коммерческими данными, необходимы сеть и маршрут обмена данными.

- Информационные запросы

Система позволяет пользователям получать доступ к ресурсам различных поставщиков услуг через Интернет: для этого либо осуществляется поиск в Интернете, либо в систему направляется запрос на услугу. Директории информационных ресурсов следует составлять на основе стандартов, и их работу следует поддерживать на регулярной основе, так как эти директории позволяют пользователям легко получать доступ к стандартизированной информации во всех сетях.

- Информационные услуги

Система дает пользователям всю актуальную информацию, связанную с нормативно-правовыми актами, административными услугами, статистическими данными, т.д., через портал национальной платформы.

- Стандартизация

Следует разрабатывать стандарты обмена данными, особенно семантические стандарты, охватывающие элементы данных, наборы кодов, рабочие документы, модели рабочих процессов. Настоятельно рекомендуется принимать за основу широко используемые международные стандарты, включая спецификации гармонизации данных. Также необходимо обеспечивать актуализацию стандартов.

- Целостность, безопасность и конфиденциальность данных

В системах должны применяться надлежащие информационные технологии и надлежащее управление операциями, с тем чтобы гарантировать целостность, безопасность и конфиденциальность данных. Владельцы данных должны также брать ответственность за качество и достоверность данных за рамками сферы охвата систем.

Специалистам по внедрению систем логистической информации следует учитывать возможности уже имеющихся технологий информационной безопасности, с тем чтобы обеспечивать безопасность систем; им также следует применять такие методы, как электронные подписи, чтобы обеспечивать безопасность и конфиденциальность обменов и операций. Им следует обращаться к рекомендациям СЕФАКТ ООН, изложенным в таблице 1.

Таблица 1
Рекомендации по безопасности электронной торговли

Рекомендации СЕФАКТ ООН

- Рек. 14 «Удостоверение подлинности внешнеторговых документов»
- Рек. 31 «Соглашение об электронной торговле»
- Рек. 32 «Об инструментах саморегулирования в области электронной торговли (кодексах поведения)»
- Рек. 26 «Коммерческое использование соглашений об обмене для электронного обмена данными» (ЭОД)
- Универсальный бизнес-язык, версия 2.1 ОРССИ
-

Эти ключевые функции помогают деловым партнерам и государственным органам обмениваться коммерческими документами и информацией, касающейся нормативных положений. Эти системы могут опираться на архитектуру ЭОД (электронный обмен данными) или на веб-службы, в зависимости от возможностей инфраструктуры и финансовых ресурсов. Однако если трудности, связанные с уже имеющейся инфраструктурой, не слишком велики и могут быть преодолены, при внедрении новой системы более удачным вариантом может стать архитектура на веб-основе. В этом случае рекомендуется, чтобы специалисты по внедрению систем либо разрабатывали системы с использованием имеющихся стандартов расширяемого языка разметки XML, таких как УБЯ 2.1 (UBL 2.1) и IATA Cargo-XML, либо разрабатывали собственные стандарты XML, используя методологию моделирования СЕФАКТ ООН и Библиотеки ключевых компонентов ООН (БКК ООН) и другие соответствующие стандарты и спецификации.

Таблица 2

Рекомендации СЕФАКТ ООН, которые желательно внедрить*Рекомендации СЕФАКТ ООН*

- Рек. 14 «Удостоверение подлинности внешнеторговых документов»
- Рек. 31 «Соглашение об электронной торговле»
- Рек. 25 «Об использовании стандарта Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте» (ЭДИФАКТ ООН)
- Рек. 26 «Коммерческое использование соглашений об обмене для электронного обмена данными» (ЭОД)
- Рек. 31 «Соглашение об электронной торговле»
- Рек. 32 «Об инструментах саморегулирования в области электронной торговли (кодексах поведения)»

Рекомендованные технические спецификации**Технические спецификации СЕФАКТ ООН**

- Каталог типов данных ключевых компонентов
- Техническая спецификация ключевых компонентов
- Сборник делопроизводственных документов по ключевым компонентам
- Привязанный к УЯМ профиль для ключевых компонентов
- Методология моделирования СЕФАКТ ООН
- Правила именования и разработки XML

Рекомендации W3C

- Правила именования и разработки XML
- Расширяемый язык разметки (XML) 1.0 (второе издание), рекомендация W3C от 6 октября 2000 года
- XML-схема, часть 1: Структуры, вторая редакция
- XML-схема, часть 2: Типы данных, вторая редакция
- Синтаксис и обработка XML-подписи

Унифицированный язык моделирования, версия 1.5

Рекомендованные стандарты**Стандарты ИСО**

- ИСО 9735 Электронный обмен данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ). Правила синтаксиса для прикладного уровня (номер версии синтаксиса: – 4, редакция 1), части 1-10
- ИСО/МЭК 19757-2, Информационные технологии – Язык определения схемы документа (DSDL). – Часть 2: Валидация на основе регулярной грамматики. RELAX NG, информационные технологии --Язык

определения схемы документа (DSDL)—Часть 2: Валидация на основе регулярной грамматики -- RELAX NG Изменение 1: Компактный синтаксис

- ИСО/МЭК 1179-1:1999 Информационные технологии – Спецификация и стандартизация элементов данных – Часть 1: Структура спецификации и стандартизации элементов данных

Стандарты СЕФАКТ ООН

- Справочник по обмену внешнеторговыми данными Организации Объединенных Наций (СОВДООН)
- Библиотека ключевых компонентов (БКК ООН)
- Спецификация требований ведения деловых операций (СТДО)
- Схема спецификации требований (ССТ)
- XML-схемы

Универсальный бизнес-язык, версия 2.1, ОРССИ

Системы логистической информации могут включать не все функции, необходимые пользователям. Однако система может предусмотреть эти функции путем указания интернет-ссылок на другие соответствующие системы или путем автоматического соединения через интерфейсы системы.

Документы для таможенной очистки импорта/экспорта

Система позволяет пользователям делать запросы относительно статуса документов для таможенной очистки грузов и подавать декларационные документы (грузовой манифест, список пассажиров, список экипажа) в органы государственной власти, то есть внешнеторговые, таможенные, карантинные органы, т.д. через Интернет-ссылку или системное соединение.

В зависимости от страны, органы государственной власти, отвечающие за регулирование импорта/экспорта, могут располагать собственными системами или же механизмами «единого окна». В таких случаях пользователям может быть необходимо пользоваться стандартными сообщениями ЭДИФАКТ ООН или XML-схемами, в зависимости от того, опираются ли эти системы на архитектуру ЭОД или же на веб-службы.

Специалистам по внедрению систем логистической информации следует разрабатывать функцию «таможенная очистка импорта/экспорта», обращаясь к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и процедурам, перечисленным в таблице 3.

Таблица 3

Рекомендации, касающиеся разработки функции «таможенная очистка импорта/экспорта»*Рекомендованные процедуры, международные конвенции, формальности***Рекомендации СЕФАКТ ООН**

- Рек. 1 «Руководящие принципы для применения формуляра-образца Организации Объединенных Наций при подготовке внешнеторговых документов»
- Рек. 12 «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов»
- Рек. 13 «Упрощение идентифицированных правовых проблем в процедурах импортной таможенной очистки»
- Рек. 18 «Меры по упрощению процедур международной торговли»
- Рек. 27 «Предотгрузочная инспекция»
- Рек. 33 «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна»»
- Рек. 34: «Упрощение и стандартизация данных для международной торговли»
- Рек. 35: «Выработка правовой основы системы "единого окна" в международной торговле»

ВТамО

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция)
- Сборник положений о системе «единого окна»
- Рамочные стандарты безопасности и упрощения процедур международной торговли (SAFE)
- Интегрированные руководящие принципы таможенных органов по управлению системами снабжения

ЭСКАТО ООН

- Руководство по анализу рабочих процессов для упрощения процедур торговли
- Руководство по гармонизации и моделированию данных для механизма «единого окна»

Рекомендованные стандарты элементов данных

СЭВД ООН (ИСО7372)

БКК ООН (Библиотека ключевых компонентов)

Образец данных ВТамО

Общая библиотечная служба УБЯ, ОРССИ

Коды, рекомендованные СЕФАКТ ООН

Рек. 3 «Код стран ИСО для представления названий стран»

Рек. 5 «Сокращения ИНКОТЕРМС: Алфавитный код Инкотермс 2000»

Рек. 7 «Представление в цифровой форме дат, времени и периодов»

Рек. 8 «Методология единого идентификационного кода – ЕИК»

Рек. 9 «Буквенные коды валют»

Рек. 16 «ЛОКОД ООН: коды для торговых и транспортных пунктов»

Рек. 17 «Пэйтермс: сокращения для условий платежа»

Рек. 19 «Коды видов транспорта»

Рек. 20 «Коды для единиц измерения, используемых в международной торговле»

Рек. 21 «Коды для пассажиров, видов груза, упаковки и материала упаковки»

Код ГС Всемирной таможенной организации

Таблица 4

Пример процесса таможенной очистки импорта/экспорта и рекомендованные документы и стандарты

Рабочий процесс		Данные и документы	Рекомендации, стандарты
Импорт	Регистрация Пользователь: - Грузоотправитель, экспедитор, импортер/экспортер - Государственный орган	Представить: <ul style="list-style-type: none"> Бланк заявки на получение номеров регистрации предприятия (внешнеторговые, таможенные, карантинные и налоговые органы) Удостоверение личности Другие соответствующие документы или записи Получить: <ul style="list-style-type: none"> Номера регистрации предприятия 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> REGENT Регистрация предприятия PARTIN Информация об участнике MEDPID Уточнение данных о лице
	Получить лицензии/разрешения на импорт Пользователь: - импортер/экспортер - государственный орган	Представить: <ul style="list-style-type: none"> Бланк заявки на разрешение на импорт Договоры купли-продажи Счет-проформу Другие соответствующие документы или записи Получить: <ul style="list-style-type: none"> Лицензии/разрешения на экспорт 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> SANCRT Международное сообщение о государственном контроле перевозимых грузов ORDERS Заказ на поставку ORDRSP Ответ на заказ INVOIC Коммерческий счет-фактура XML-схемы: <ul style="list-style-type: none"> XML-схема CEФАКТ ООН Межстрановой счет-фактура CrossIndustryInvoice_10p1.xsd Схемы УБЯ 2.1: уведомление о заключении договора, счет-фактура Счет-фактура IATA XML
	Везти в морской порт/аэропорт	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»
	Перевезти в место хранения импорта/на таможенный склад/контейнерную станцию	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка морском порту/аэропорту»
	Представить декларацию на импортируемые товары Пользователь: - Грузоотправитель, экспедитор, импортер/экспортер - Государственный орган	Представить: <ul style="list-style-type: none"> Лицензии/разрешения на импорт Декларацию на импорт Коносамент или деливери-ордер/авианакладную Упаковочные листы 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН <ul style="list-style-type: none"> CUSDEC Таможенная декларация CUSREP Таможенное сообщение о перевозке грузов CUSCAR Таможенное сообщение о грузе GOVCBR Сообщение для государственных контрольных органов при пересечении границы

		<ul style="list-style-type: none"> • Коммерческий счет-фактуру • Декларацию цены • Карантинный сертификат • Фитосанитарный сертификат • Сертификат происхождения • Другие соответствующие документы или записи 	<ul style="list-style-type: none"> - IFTMCS Сообщение о статусе договора о перевозке/экспедировании - DESADV Уведомление об отгрузке - INVOIC Счет-фактура - PRHIS История ценообразования - SANCRT Международное сообщение о государственном контроле перевозимых грузов <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Схемы УБЯ 2.1: коносамент, накладная, упаковочный лист, счет-фактура, сертификат происхождения - Накладная IATA XML (XFWB), экспедиторская транспортная накладная XML (XFZB) - Упаковочный лист IATA XML (XPCL) - Счет-фактура IATA XML (XINV) - Сертификат происхождения IATA XML (XCOO) - Уведомление о таможенном статусе IATA XML (XCSN)
	Осуществить таможенную очистку груза	Мероприятия по таможенной очистке, проверка представленных документов и досмотр грузов на местах	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция), ВТамО
	Организовать забор груза	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»
Экспорт	<p>Регистрация</p> <p>Пользователь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Грузоотправитель, экспедитор, импортер/экспортер - Государственный орган 	<p>Представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Бланк заявки на получение номеров регистрации предприятия (внешнеторговые, таможенные, карантинные и налоговые органы) • Удостоверение личности • Свидетельство о регистрации резидента • Свидетельство о регистрации кооператива (заверенная копия) • Другие соответствующие документы или записи <p>Получить:</p> <p>Лицензии/разрешения на экспорт</p>	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:</p> <ul style="list-style-type: none"> -REGENT Регистрация предприятия -PARTIN Информация об участнике -MEDPID Уточнение данных о лице

	<p>Получить лицензии/разрешения на экспорт Пользователь: - Импортер/экспортер - Государственный орган</p>	<p>Представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Бланк заявки на разрешение на экспорт • Отчет о продажах • Заказ на поставку/договор купли-продажи • Другие соответствующие документы или записи <p>Получить: Номера регистрации предприятия</p>	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН</p> <ul style="list-style-type: none"> - SANCRT Международное сообщение о государственном контроле перевозимых грузов - SLSRPT Отчет о продажах - ORDERS Заказ на поставку - ORDRSP Ответ на заказ <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Схемы УБЯ 2.1: уведомление о заключении договора, счет-фактура
	<p>Организовать транспортировку</p>	<p>См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»</p>	<p>См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»</p>
	<p>Обеспечить страхование груза Пользователь: - Импортер/экспортер, грузоотправитель, экспедитор - Страховая компания</p>	<p>Представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Бланк заявки на страхование груза • Свидетельство о регистрации предприятия • Аккредитив • Коммерческий счет-фактуру • Упаковочный лист • Черновой вариант коносамента <p>Получить: Страховой полис</p>	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PARTIN Информация об участнике - DOCADV Уведомление о документарном аккредитиве - INVOIC счет-фактура - DESADV Уведомление об отгрузке (или IFTMCA) - IFTMCS Сообщение о статусе договора о перевозке/экспедировании - PPOAD Страховой полис <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Схемы УБЯ 2.1: счет-фактура, упаковочный лист, коносамент - Счет-фактура IATA XML (XINV) - Упаковочный лист IATA XML (XPCL)
	<p>Представить таможенную декларацию Пользователь: - Грузоотправитель, экспедитор, импортер/экспортер - Государственный орган</p>	<p>Представить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Экспортную декларацию • Квоту на экспорт • Коммерческий счет-фактуру • Коносамент или деливери-ордер/авианакладную • Упаковочный лист • Сертификат происхождения • Свидетельство об осмотре и карантинный сертификат 	<p>CUSCAR (Таможенное сообщение о грузе) CUSDEC (Таможенная декларация) CUSREP (Таможенное сообщение о перевозке грузов) QUOTES Сообщение-котировка INVOIC Счет-фактура IFTMCS Сообщение о статусе договора о перевозке/экспедировании DESADV Уведомление об отгрузке SANCRT Международное сообщение о государственном контроле перевозимых грузов</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Фитосанитарный сертификат • Лицензии/разрешения на экспорт • Другие соответствующие документы или записи 	XML-схемы: <ul style="list-style-type: none"> - Схемы УБЯ 2.1: счет-фактура, коносамент, накладная, упаковочный лист, сертификат происхождения - Накладная IATA XML (XFWB), экспедиторская транспортная накладная в формате XML (XFZB) - Упаковочный лист IATA XML (XPCL) - Счет-фактура IATA XML (XINV) - Сертификат происхождения IATA XML (XCOO) - Уведомление о таможенном статусе IATA XML (XCSN)
Перевезти в место хранения импорта/на таможенный склад/контейнерную станцию	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»
Перевезти в морской порт/аэропорт для отправления	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»
Осуществить таможенную очистку товаров	Мероприятия по таможенной очистке, проверка представленных документов и досмотр грузов на местах	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция), ВТамО
Обработать груз и осуществить его укладку на судне водного или воздушного транспорта	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»	См. «таможенная очистка в морском порту/аэропорту»
Подготовить документы для импортера: Задействованная сторона: - Экспортер, импортер - Государственный орган	Представить: <ul style="list-style-type: none"> • Бланк заявки на получение фитосанитарного сертификата • Бланк заявки на получение сертификата происхождения • Коносамент • Коммерческий счет-фактуру • Аккредитив • Черновой вариант сертификата происхождения • Другие соответствующие документы или записи Получить: <ul style="list-style-type: none"> • Фитосанитарный сертификат • Сертификат происхождения 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> - SANCRT Международное сообщение о государственном контроле перевозимых грузов - IFTMCS Сообщение о статусе договора о перевозке/экспедировании - INVOIC Счет-фактура - DOCADV Уведомление о документарном аккредитиве XML-схемы: <ul style="list-style-type: none"> - Схемы УБЯ 2.1: сертификат происхождения, коносамент, счет-фактура - Счет-фактура IATA XML (XINV) - Сертификат происхождения IATA XML (XCOO)

Таможенная очистка в морском порту / аэропорту

Система дает пользователям возможность представлять портовым властям такие документы, как грузовой манифест, список пассажиров, список экипажа и грузовой план судна, по интернет-ссылке или через системное соединение.

Большинство администраций морских портов/аэропортов пользуются собственными системами или могут быть подключены к механизму «единого окна»; пользователям этих систем может быть необходимо пользоваться стандартными сообщениями ЭДИФАКТ ООН или XML-схемами, в зависимости от того, опираются ли эти системы на архитектуру ЭОД или же на веб-службы.

Специалистам по внедрению систем логистической информации следует обращаться при разработке этой функции к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, изложенным в таблице 5.

Таблица 5

Рекомендации, касающиеся разработки функции, связанной с морскими портами/аэропортами

Рекомендованные процедуры, международные конвенции, формальности

Рекомендации СЕФАКТ ООН

- Рек. 1 «Руководящие принципы для применения формуляра-образца Организации Объединенных Наций при подготовке внешнеторговых документов»
- Рек. 12 «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов»
- Рек. 15 «Упрощенная маркировка грузов»
- Рек. 27 «Предотгрузочная инспекция»
- Рек. 33 «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма "единого окна"»
- Рек. 34 «Упрощение и стандартизация данных для международной торговли»
- Рек. 35 «Выработка правовой основы системы "единого окна" в международной торговле»

Пересмотренный Компендиум ИМО по упрощению процедур и электронному бизнесу, ИМО.

ИАТА

Процедуры обмена сообщениями о грузовых перевозках

Руководящие принципы перехода между стандартами Cargo-XML и CARGO-IMP

ЭСКАТО ООН

- Руководство по анализу рабочих процессов для упрощения процедур торговли
- Руководство по гармонизации и моделированию данных для механизма «единого окна»

Рекомендованные стандарты элементов данных

СЭВД ООН (ИСО7372)

БКК ООН (Библиотека ключевых компонентов)

Образец данных ВТамО

Общая библиотечная служба УБЯ, ОРССИ

Коды рекомендаций СЕФАКТ ООН

- Рек. 3 «Код стран ИСО для представления названий стран»
 - Рек. 7 «Представление в цифровой форме дат, времени и периодов»
 - Рек. 8 «Методология единого идентификационного кода - ЕИК»
 - Рек. 9 «Буквенные коды валют»
 - Рек. 10 «Коды для названий судов»
 - Рек. 16 «ЛОКОД ООН: коды для торговых и транспортных пунктов»
 - Рек. 17 «Пэйтермс: сокращения для условий платежа»
 - Рек. 20 «Коды для единиц измерения, используемых в международной торговле»
 - Рек. 21 «Коды для пассажиров, видов груза, упаковки и материала упаковки»
 - Рек. 23 «Код фрахтовых расходов – КФР; Согласование описания фрахтовых расходов и других сборов»
 - Рек. 24 «Коды статуса торговли и перевозки»
-

Таблица 6

Пример таможенной очистки в морском порту/аэропорту и рекомендованные стандарты и коды

Рабочий процесс		Данные и документы	Рекомендованные стандарты и коды
Прибытие	Ввезти в морской порт/аэропорт Пользователь: - Транспортная компания - Портовые власти, оператор терминала	Представить: <ul style="list-style-type: none"> Уведомление о прибытии Общую декларацию Грузовой манифест Список пассажиров Список экипажа Грузовой план судна Уведомление об опасных грузах Страховое свидетельство Свидетельство ИМО о пригодности для перевозки СПГ/СНГ Другие соответствующие документы или записи 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> CALINF Информация о заходе судна CUSREP Таможенное сообщение о перевозке грузов CUSCAR Таможенное сообщение о грузе PAXLST Список пассажиров BAPLIE Расположение свободных и занятых мест (каргоплан) IFTDGN Предупреждение о перевозке опасных грузов IPPOAD Страховой полис Формы ИМО ФАЛ 1-7 XML-схемы: <ul style="list-style-type: none"> Грузовой манифест IATA XML (XFHL), манифест полета XML (XFFM) Декларация грузоотправителя на опасные грузы IATA XML (XSDG)
	Перевезти в место хранения импорта/на контейнерную станцию/таможенный склад Пользователь: - Оператор склада, контейнерной станции - Экспедитор, грузоотправитель/грузополучатель	Разгрузка судна: <ul style="list-style-type: none"> Инструкции по разгрузке Инструкции по укладке груза Информация о штабелях контейнеров 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> COPRAR Заказ на погрузку/разгрузку контейнера MOVINS Инструкция по складированию груза COEDOR Сообщение о наличии и профиле транспортного оборудования (сообщение о наличии контейнеров)
	Таможенная декларация	См. «таможенная очистка импорта/экспорта»	См. «таможенная очистка импорта/экспорта»
Организовать забор груза Пользователь: - Оператор склада, контейнерной станции - Экспедитор, грузоотправитель/грузополучатель, перевозчик, обеспечивающий транспортировку груза во внутренние районы страны	<ul style="list-style-type: none"> Деливери-ордер План загрузки контейнеров Акт о передаче оборудования 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: <ul style="list-style-type: none"> IFTMCS Сообщение о статусе договора о перевозке/экспедировании COSTCO Подтверждение загрузки/очистки контейнера CODECO Подтверждение получения/отправки контейнера 	

			XML-схемы: - Схемы УБЯ 2.1: коносамент, упаковочный лист - Накладная IATA XML (XFWB) - Упаковочный лист IATA XML (XPCL)
Отправление	Организовать транспортировку Пользователь: -Транспортная компания -Грузоотправитель/ грузополучатель	<ul style="list-style-type: none"> • Заявка на бронирование • Доставка порожнего контейнера • Бронирование • Подтверждение бронирования 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: - IFTMBP Предварительное бронирование - COREOR Разрешение на отгрузку контейнера - IFTMBF Окончательное бронирование - IFTMBC Подтверждение бронирования XML-схемы: -Заявка на бронирование IATA XML (XFFR) -Электронный лист бронирования по стандартам IATA XML (XFBL)
	Таможенная декларация	См. «таможенная очистка экспорта/импорта»	См. «таможенная очистка экспорта/импорта»
	Перевезти в место хранения импорта/на контейнерную станцию/таможенный склад Пользователь: - Оператор таможенного склада, контейнерной станции - Экспедитор	<ul style="list-style-type: none"> • Доковая расписка • План загрузки контейнеров • Акт о передаче оборудования • Детали погрузки и разгрузки • Информация о штабелях контейнеров 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: - COPARN Извещение о предстоящем прибытии контейнера - COSTCO Подтверждение загрузки/очистки контейнера - CODECO Подтверждение получения/отправки контейнера - COEDOR Сообщение о наличии и профиле транспортного оборудования (сообщение о наличии контейнеров) XML-схемы: - Схемы УБЯ 2.1 Коносамент, упаковочный лист - Инструктивное письмо грузоотправителя IATA XML (XSLI)
Перевезти в морской порт/аэропорт для отправления Пользователь: - Оператор таможенного склада, контейнерной станции -Портовые власти, оператор терминала	Укладка на судне: <ul style="list-style-type: none"> • Инструкции по укладке • Отчет об укладке • Представить портовым властям: • Общую декларацию • Грузовой манифест 	Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН: - COPRAR Заказ на погрузку/ разгрузку контейнера - MOVINS Инструкция по складированию груза - COARRI Сообщение о разгрузке/ загрузке контейнера	

		<ul style="list-style-type: none"> • Список пассажиров • Список экипажа • Грузовой план судна • Уведомление об опасных грузах • Страховое свидетельство • Свидетельство ИМО о пригодности для перевозки СПГ/СНГ • Уведомление об отбытии • Иные соответствующие документы или записи 	<ul style="list-style-type: none"> - TANSTA Сообщение о статусе контейнера-цистерны - BAPLIE Расположение свободных и занятых мест (каргоплан) - PAXLST Список пассажиров - IFTDGN Предупреждение о перевозке опасных грузов - IPPOAD Страховой полис - Формы ИМО ФАЛ 1-7 <p>XML- схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Декларация грузоотправителя на опасные грузы IATA XML (XSDG)
--	--	--	---

Оплата

Система должна позволять импортерам/экспортерам направлять в таможенные, налоговые органы, органы администрации порта и другие соответствующие органы оплату пошлин, налогов и других сборов, связанных с транспортировкой, в электронном виде: по интернет-ссылке или через системное подключение. Специалистам по внедрению систем логистической информации следует разрабатывать эту функцию, обращаясь к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, изложенным в таблице 7.

Таблица 7

Рекомендации, касающиеся разработки функции осуществления платежей

Рекомендованные процедуры, международные конвенции, формальности

Рекомендации СЕФАКТ ООН

- Рек. 1 «Руководящие принципы для применения формуляра-образца Организации Объединенных Наций при подготовке внешнеторговых документов»
- Рек. 12 «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов»
- Рек. 13 «Упрощение идентифицированных правовых проблем в процедурах импортной таможенной очистки»
- Рек. 22 «Формуляр-образец для стандартных транспортных инструкций»
- Рек. 31 «Соглашение об электронной торговле»
- Рек. 32 «Об инструментах саморегулирования в области электронной торговли (кодексах поведения)»
- Рек. 33 «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма "единого окна"»

ВТамО

- Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (пересмотренная Киотская конвенция), ВТамО
- Сборник положений о системе «единого окна»

ЭСКАТО ООН

- Руководство по анализу рабочих процессов для упрощения процедур торговли
- Руководство по гармонизации и моделированию данных для механизма «единого окна»

Рекомендованные стандарты элементов данных

СЭВД ООН (ИСО7372)

БКК ООН (Библиотека ключевых компонентов)

Образец данных ВТамО

Общая библиотечная служба УБЯ, ОРССИ

Коды, рекомендованные СЕФАКТ ООН

- Рек. 3 «Код стран ИСО для представления названий стран»
- Рек. 5 «Сокращения ИНКОТЕРМС: Алфавитный код ИНКОТЕРМС 2000»
- Рек. 7 «Представление в цифровой форме дат, времени и периодов»
- Рек. 9 «Буквенные коды валют»
- Рек. 16 «ЛОКОД ООН: коды для торговых и транспортных пунктов»
- Рекомендация 17: «Пэйтермс: сокращения для условий платежа»
- Рек. 20 «Коды для единиц измерения, используемых в международной торговле»
- Рек. 23: «Код фрахтовых расходов – КФР; Согласование описания фрахтовых расходов и других сборов»

Таможенные органы предъявляют требование об уплате таможенных платежей после получения и рассмотрения поданных декларационных документов. Другие возможные требования об оплате в ходе проведения формальностей, выдвигаемые в соответствии с применимыми положениями национального законодательства, могут также относиться к операциям и рекомендованным стандартам, указанным в таблице 8.

Таблица 8

Пример рабочих процессов и рекомендованных документов и стандартов

<i>Рабочий процесс</i>	<i>Данные и документы</i>	<i>Рекомендованные стандарты</i>
<p>Уведомление о необходимости уплаты пошлин, налогов и других связанных с ними сборов</p> <p>Пользователь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Государственный орган портовые власти- импортер/экспортер, грузоотправитель 	<ul style="list-style-type: none"> • Уведомление об оплате 	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:</p> <ul style="list-style-type: none"> - JUPREQ Правомерный запрос платежа <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> -
<p>Осуществление оплаты</p> <p>Пользователь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - импортер/экспортер, грузоотправитель - государственный орган, портовые власти 	<ul style="list-style-type: none"> • Платежное поручение • Поступление пошлин и других связанных с ними сборов • Счет-фактура по налогу 	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PAYORD Платежное поручение - REMADV Уведомление о перечислении средств - VATDEC Налог на добавленную стоимость <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - XML-схема СЕФАКТ ООН CrossIndustryInvoice_10p1.xsd - Схемы УБЯ 2.1: счет-фактура уведомление о перечислении средств - Счет-фактура IATA XML (XINV)

Система отслеживания грузов

В системе должна содержаться информация о прежнем и текущем местонахождении и состоянии груза, поддона и контейнера в процессе мультимодальной перевозки и комплексных логистических операций. Чтобы пользователи могли направлять запросы на получение информации о местонахождении своих грузов, разработчики могут либо встроить эту функцию в систему, либо обеспечить наличие соединения с системами соответствующих органов власти или же наличие ссылок на них, а также обеспечить наличие соединения с системами отслеживания грузов, обслуживаемыми транспортными операторами и перевозчиками.

Информацию по отслеживанию грузов можно получить либо из данных и документов, которыми обмениваются деловые партнеры или коммерческие компании и государственные органы, либо через запрос о статусе груза, формируемый системами предприятий и государственных органов.

При разработке этой функции специалистам по внедрению систем логистической информации следует обращаться к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, перечисленным ниже в таблице 9.

Таблица 9

Рекомендации, касающиеся разработки функции отслеживания грузов

Рекомендации СЕФАКТ ООН

- Рек. 1 «Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов»
 Рек. 15 «Упрощенная отгрузочная маркировка»
 Рек. 18 «Меры по упрощению процедур международной торговли»

Рекомендованные стандарты элементов данных

СЭВД ООН (ИСО7372)

БКК ООН (Библиотека ключевых компонентов)

Образец данных ВТамО

Общая библиотечная служба УБЯ

GS1/EPC Global: Словарь основного бизнеса (СОБ, ИСО/МЭК 19987)

Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (НЕАЛ-НЕТ): Служба обмена динамической информацией о статусе судна – Словарь; Служба обмена информацией о статусе контейнера – Словарь

Рекомендованные коды СЕФАКТ ООН

- Рек. 3 «Код стран ИСО для представления названий стран» (ИСО 3166)»
 Рек. 7 « Численное представление дат, времени и периодов» (ИСО 8601)»
 Рек. 8 «Методология единого идентификационного кода – ЕИК»
 Рек. 10 «Коды для названий судов» (идентификационный номер судна ИМО)
 Рек. 16 «ЛОКОД ООН. Коды для торговых и транспортных пунктов»
 Рек. 19 «Коды видов транспорта»
 Рек. 24 «Коды статуса торговли и перевозки»
 Рек. 28 « Коды типов транспортных средств»

Рекомендованные документы**Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН**

- IFTSTA Отчет о статусе международной смешанной перевозки
- IFTSTQ Запрос информации о статусе международной смешанной перевозки
- HANMOV Сообщение об обработке и движении грузов
- CODECO Подтверждение получения/отправки контейнера
- CUSRES Таможенное сообщение о перевозке грузов
- MEQPOS Сообщение о расположении транспортного средства и оборудования

XML-схемы УБЯ 2.1

- Запрос о статусе перемещения транспортного средства
- Статус перемещения транспортного средства
- Запрос о статусе перевозки
- Статус перевозки

Другие стандарты

GS1/EPC Global стандарт информационных служб ЭКП (EPCIS Information Services Standard) (EPCIS, ИСО/МЭК 19987)

Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (НЕАЛ-НЕТ)

- Служба обмена динамической информацией о статусе судна – Перечни явлений
- Служба обмена информацией о статусе контейнера – Перечни явлений

Услуги

Опираясь на функции, встроенные в систему логистической информации или на интернет-ссылки на органы государственной власти или поставщиков услуг, являющихся третьими сторонами, система должна обеспечивать электронную передачу всех соответствующих деловых документов и информационную поддержку на протяжении всей логистической операции, включая следующее:

- Подачу и прием запросов/информации/документов;
- Обмен документацией между покупателями и поставщиками;
- Информацию о лицензиях;
- Общую схему отчетности;
- Описание транспортных услуг;
- План осуществления перевозки;
- Маршрут перевозки грузов;
- Статус перемещения транспортного средства;
- Статус перевозки;
- Отчетность и статистика.

Системы логистической информации должны разрабатываться и внедряться как единые интерфейсы, оказывающие услуги соответствующим заинтересованным сторонам в логистическом секторе. Эти системы должны давать пользователям возможность выполнять все требования, связанные с логистическими услугами, в комплексном формате, от подачи данных и документов, подачи заявлений на определенные лицензии и разрешения, отчетности, касающейся формальностей, до подачи запросов на услуги. Этого можно добиться путем предоставления таких услуг, как подача и прием запросов/информации, обмен документацией между покупателями и поставщиками, информация о лицензиях и общая схема отчетности.

- Подача и прием запросов/информации

У коммерческих предприятий должна быть возможность направлять инструкции или запросы своим партнерам в электронном виде посредством заполнения соответствующего бланка, размещенного в Интернете.

- Обмен документацией между покупателями и поставщиками

У коммерческих предприятий должна быть возможность направлять свои деловые документы в формате XML-схем и сообщений ЭДИФАКТ. Специалисты по внедрению систем логистической информации могут обеспечить услуги по подаче и приему запросов/информации, обмену документацией между покупателями и поставщиками, обращаясь к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, а также международным стандартам элементов данных, документов и кодов.

- Информация о лицензиях

У пользователей должна быть возможность подавать заявления на получение таких лицензий, как лицензии на экспорт и другие сертификаты, выдаваемые органами государственной власти, а также подавать информацию о таких лицензиях и сертификатах в соответствующие органы власти.

- Общая схема отчетности

У пользователей должна быть возможность предоставлять отчетность о формальностях в электронном виде и осуществлять передачу такой отчетности, используя ссылку на механизм «единого окна».

Специалисты по внедрению систем логистической информации могут обеспечить услуги по информации о лицензиях и общей схеме отчетности, обращаясь к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, а также международным стандартам элементов данных, документам и кодам, перечисленным в таблице 3 «Рекомендации, касающиеся разработки функции “таможенная очистка импорта/экспорта”» и в таблице 5 «Рекомендации, касающиеся разработки функции, связанной с морскими портами/аэропортами».

Системы логистической информации главным образом охватывают процессы планирования и осуществления перевозок, а также отслеживания грузов. Данные системы должны предоставлять услуги по обеспечению информационного потока, соответствующего физическому движению товаров, предусматривая для этого

процессы «Описание транспортной услуги», «План оказания транспортной услуги», «Маршрут перевозки грузов», «Статус перемещения транспортного средства» и «Статус перевозки».

- Описание транспортной услуги

Это документ, в котором указывается возможность оказания транспортной услуги, как правило, направляемый поставщиком транспортной услуги.

- План оказания транспортной услуги

Это план, согласованный пользователем и поставщиком транспортных услуг, предназначенный для документального оформления деталей, связанных с оказанием необходимой транспортной услуги. Коммерческие предприятия могут передавать этот документ своим партнерам.

- Маршрут перевозки грузов

Коммерческие предприятия могут передавать своим партнерам информацию о маршруте и графике перевозки одного или более перевозимых грузов; как правило, поставщик транспортной услуги сообщает эту информацию пользователю.

- Статус перемещения транспортного средства

Деловые партнеры могут сообщать и получать информацию о статусе транспортного средства.

- Статус перевозки

Это документ, содержащий отчеты о статусе перевозки или изменениях в статусе (явлениях), который направляется группе заинтересованных сторон.

Специалисты по внедрению систем логистической информации могут обращаться к рекомендациям СЕФАКТ ООН, международным конвенциям и формальностям, а также международным стандартам и кодам, перечисленным в таблице 9 «Рекомендации, касающиеся разработки функции отслеживания грузов».

Таблица 10

Пример процесса оказания транспортной услуги и рекомендованных документов и стандартов

<i>Рабочий процесс</i>	<i>Данные и документы</i>	<i>Рекомендованные стандарты</i>
<p>Определить спрос на транспортные услуги</p> <p>Пользователь:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Грузовладелец, грузоотправитель/ грузополучатель - Экспедитор, транспортная компания (каждый вид транспорта) 	<ul style="list-style-type: none"> • Запрос на описание транспортной услуги • Описание транспортной услуги 	<p>Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REQDOC Запрос документа - IF TSAI Международное транспортно-экспедиторское сообщение-информация о графике движения и свободных местах <p>XML-схемы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - XML-схема УБЯ 2.1: запрос на описание транспортной услуги; описание транспортной услуги

Услуга по заказу транспорта
 - Экспедитор, грузовладелец, грузоотправитель/грузополучатель
 - Транспортная компания (каждый вид транспорта)

- Запрос на план транспортировки
- План транспортировки
- Маршрут перевозки товаров

Стандартные сообщения ЭДИФАКТ ООН:

- REQDOC Запрос документа
- IFTRIN Международное транспортно-экспедиторское сообщение-информация о расценках по тарифным классам
- IFTMVP Предварительное бронирование

XML-схемы:

- XML-схема УБЯ 2.1: заявка на план оказания транспортной услуги; план оказания транспортной услуги; маршрут перевозки товаров

Стандартные

сообщения ЭДИФАКТ ООН:

- IFTSTQ Запрос информации о статусе международной смешанной перевозки
- IFTSTA Отчет о статусе международной смешанной перевозки
- MEQPOS Сообщение о расположении транспортного средства и оборудования
- См. Другие сообщения в таблице «Функция отслеживания грузов»

XML-схемы:

- XML-схема УБЯ 2.1: запрос о статусе перемещения транспортного средства; статус перемещения транспортного средства; запрос о статусе перевозки; статус перевозки

Другие стандарты:

- GS1/EPC Global: стандарт информационных служб ЭКП (EPCIS Information Services Standard) (EPCIS, ИСО/МЭК 19987)
- Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (HEAL-NET): служба обмена динамической информацией о статусе судна – перечни явлений; Служба обмена информацией о статусе контейнера – Перечни явлений

Системы логистической информации должны давать возможности для сбора и публикации логистической информации обычными пользователями, предусматривая услугу «Отчетность и статистика».

- Отчетность и статистика

Пользователи систем логистической информации должны иметь возможность доступа к информации и статистическим данным, связанным с логистикой.

При формировании этой функции специалисты по внедрению систем логистической информации могут обращаться к рекомендациям СЕФАКТ ООН,

международным конвенциям и формальностям, а также международным стандартам (элементам данным и документам) и кодам, перечисленным в таблице 11.

Таблица 11

Рекомендации, касающиеся разработки функции по отчетности и статистике

Рекомендованные стандарты элементов данных

СЭВД ООН (ИСО7372)

БКК ООН (Библиотека ключевых компонентов)

Коды, рекомендованные СЕФАКТ ООН

Рек. 3 «Код стран ИСО для представления названий стран»

Рек. 5 «Сокращения ИНКОТЕРМС: Алфавитный код ИНКОТЕРМС 2000»

Рек. 7 «Представление в цифровой форме дат, времени и периодов»

Рек. 9 «Буквенные коды валют»

Рек. 16 «ЛОКОД ООН. Коды для торговых и транспортных пунктов»

Рек. 19 «Коды видов транспорта»

Рек. 20 «Коды для единиц измерения, используемых в международной торговле»

Рек. 21 «Коды для пассажиров, видов груза, упаковки и материала упаковки»

Рек. 28 «Коды типов транспортных средств»

Рекомендованные документы

ГЕСМЕС (GESMES) общее статистическое сообщение

РДРМЕС (RDRMES) необработанные данные отчетности

CLASET Набор классификационных данных

Стандарты данных

Международные стандарты, рекомендованные в качестве справочного материала при внедрении стандартов данных:

Таблица 12

Рекомендации, актуальные для внедрения стандартов данных

Сообщения ЭДИФАКТ ООН	Стандартные сообщения определены и перечислены в СОВД ООН, изданном СЕФАКТ ООН.
Рекомендации ЕЭК ООН по кодам	Рекомендации относительно стандартов кодов изложены в рекомендациях 3, 5, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 28 СЕФАКТ ООН.
СЭВД ООН и БКК ООН	Стандартные элементы данных и перечень кодов для пользователей определены и перечислены в СЭВД ООН. Стандартные ключевые компоненты, коммерческие предприятия, типы данных определены и перечислены в БКК ООН.
Сеть информационно-логистических служб стран Северо-Восточной Азии (НЕАЛ-НЕТ)	Стандартизированный статус графика судна, статус контейнера и интерфейс запросов определены в сети НЕАЛ-НЕТ.

Образец данных ВТамО	Образец данных ВТамО включает модель ведения деловых операций, международные стандартные коды, согласованные наборы данных и XML-схемы/сообщения.
ГС ВТамО	Коды товаров (по Гармонизированной системе) определены в Международной конвенции о гармонизированном описании и кодировании товаров.
Идентификационный номер судна, присваиваемый ИМО	Описание идентификационного номера судна, присваиваемого ИМО, содержится в рекомендации 10 СЕФАКТ ООН.
Формы ИМО ФАЛ	Формы ИМО ФАЛ – это стандартные формуляры ФАЛ, включая формуляры «Генеральная (общая) декларация», «Декларация о грузе», «Декларация о судовых припасах» «Декларация о личных вещах экипажа», «Судовая роль», «Список пассажиров», «Манифест опасных грузов».
Стандарты IATA: Cargo IMP и Cargo XML	77 сообщений ЭОД, широко используемых в секторе грузовых авиаперевозок, определены в спецификациях сообщений, включая встроенные элементы данных, аббревиатуры кодов, и расширенные возможности вывода на печать результатов при использовании функции «поиск». Настоятельно рекомендуется пользоваться стандартом Cargo XML.
SWIFT	Стандартизированные финансовые сообщения определяются SWIFT (Международная межбанковская система электронной передачи финансовой информации).
GS1/EPC Global	Стандартные XML-события определены в стандарте GS1 EPCIS (ИСО/МЭК 19987), а стандартные элементы словаря – в «Словаре основного бизнеса (СОБ)» GS1 EPCIS (ИСО/МЭК 19987).
УБЯ	УБЯ состоит из библиотеки XML-схем для компонентов данных, таких как «адрес», «позиция» и «платеж», и набора XML-схем для распространенных деловых документов, таких как «заказ», «уведомление об отгрузке» и «счет-фактура».

Механизмы сотрудничества

На национальном уровне эффективное сотрудничество государственных учреждений имеет основополагающее значение для внедрения систем логистической информации. Для поддержки этого процесса важно иметь специальное учреждение, играющее ведущую роль при внедрении систем, основной функцией которого является координация деятельности всех участвующих в процессе органов власти и структур в целях обеспечения успешного внедрения систем.

Сотрудничество между правительствами имеет принципиально важное значение для взаимосвязи соответствующих национальных систем логистической информации, позволяющей создать транснациональные/ международные системы. В таких случаях ведущие учреждения из стран-участниц будут сотрудничать в деле внедрения и поддержания работы транснациональной/международной платформы. Это сотрудничество может принимать форму регионального механизма, предусматривающего регулярные встречи экспертов по различным аспектам, связанным с функционированием и развитием платформы.

Для обеспечения эффективного функционирования и постоянного развития системы как на национальном, так и на транснациональном/международном уровне важно предусмотреть для этого достаточные ресурсы: технические знания и экспертный опыт, регулярные рабочие совещания, обеспечение активного, постоянного и систематического обмена информацией и опытом между государственным и частным сектором.

2. Важные элементы для рассмотрения

2.1 Гармонизация систем/данных

Гармонизация и взаимное признание стандартов может повысить доступность и оптимизировать обработку информации, упростить обмен информацией между частными партнерами и правительствами и уменьшить сложности, связанные с соблюдением стандартов, благодаря оптимизации процессов и избежанию дублирующих друг друга и противоречащих друг другу стандартов.

Национальные формальности, процедуры, операции и документы необходимо рационализировать и согласовать, с тем чтобы повысить совместимость систем. Как государственному, так и частному сектору следует осуществить адаптацию действующих у них систем, с тем чтобы обеспечить соблюдение международных конвенций, стандартов и практики.

На национальном уровне различные системы, действующие в государственном и частном секторе, могут быть соединены посредством «связующей платформы» для обеспечения доступа через единый интерфейс. Аналогичным образом, подобные платформы могут быть разработаны для связи между национальными системами логистической информации разных стран в целях обеспечения взаимосвязанности систем на международном/ транснациональном уровне.

Осуществление гармонизации систем/данных включает три основных этапа:

- **Аналитические рамки:** первый этап посвящен рассмотрению и разработке общих системных рамок, для чего обрисовываются целевые сценарии. Следует выявить и определить охват, роли и связь сценариев. Настоятельно рекомендуется осуществлять обмен информацией и опытом и взаимодействие с соответствующими заинтересованными сторонами, представляющими государственные органы и частный сектор, с тем чтобы можно было выявить и учесть специфику и технические формальности, касающиеся всех заинтересованных сторон.
- **Моделирование рабочего процесса и правил работы:** на втором этапе разработчикам систем/специалистам по внедрению систем следует сосредоточить основное внимание на гармонизации модели рабочего процесса, то есть на стандартизации рабочих процессов и правил работы.

Рабочий процесс – это последовательность задач/действий, которые способствуют формированию (прямым или опосредованным образом) добавленной стоимости услуги или продукта. Этот процесс может быть межфункциональным и охватывать несколько рабочих функций. Правила работы – это перечни положений с описанием операций, определений и ограничений, которые могут применяться к

людям, процессам, корпоративному поведению и информационным системам организации.

Правила работы извлекаются из рабочего процесса и могут определять действия гибким и учитывающим конкретные особенности образом, что позволяет адаптироваться к стремительно изменяющимся условиям деловой среды. Относительно стабильный рабочий процесс и гибкие правила работы позволяют специалистам по разработке и внедрению этих моделей с большей легкостью модифицировать внедрение рабочего процесса, при этом, не изменяя его и не перенаправляя его в иное русло.

«Повторное использование» может являться эффективным и простым способом внедрения системы или создания базы для стандартизации. Свод правил работы может быть использован для реализации стандартных компонентов повторно используемых структурных элементов, которые позволяют участникам производственно-сбытовых цепочек разрабатывать свои информационные системы на основе одного и того же стандартного процесса. Стандартизация рабочих процессов и правил работы также упрощает картирование систем/данных, создавая таким образом условия для совместимости.

Основными справочными спецификациями и инструментами для моделирования рабочих процессов и справки по правилам работы являются следующие: методология моделирования СЕФАКТ ООН, образец данных ВТамО, спецификация требований ведения деловых операций (СТДО) и Схема спецификации требований (ССТ). Могут также использоваться другие инструменты, такие как универсальный язык моделирования (УЯМ), разработанные международными организациями.

- **Стандартизация информации:** третий уровень гармонизации включает стандартизацию информационной модели. Информационная модель – это концептуальная схема представления концепций и связей, ограничений, правил и операций в целях определения семантики данных для конкретной области применения. Она может дать последовательное определение значений и взаимосвязей данных на основе семантики для обмена данными, их интеграции и управления ими. Разработка информационной модели необходима для преобразования трудового процесса в поток данных или обмен данными между лицами, осуществляющими разные виды деятельности.

Информационное моделирование включает определение сферы действия, анализ информационных требований и преобразование информационных требований в концептуальную модель. Для разработки информационной модели рекомендуется использовать UML(УМЯ) и XML-схемы.

2.2 Сотрудничество между организациями, разрабатывающими стандарты, и промышленными кругами

При проектировании, создании и использовании систем логистической информации важно учитывать уже существующие рекомендации, стандарты и инструменты, разработанные межправительственными учреждениями и международными организациями, такими как ЕЭК, ЮНКТАД, ВТамО, ИМО, ИКАО и МТП. Сотрудничество с этими организациями также очень важно ввиду того, что оно i) обеспечивает осведомленность всех заинтересованных сторон о последних

изменениях и ii) может создать возможность для включения определенных формирующихся региональных стандартов, таких как система электронного документооборота грузовых перевозок e-Freight и стандарты Сети «HEAL-NET», в существующие или новые стандарты ИСО и ООН.

Взаимодействие между специалистами по внедрению систем и соответствующими заинтересованными сторонами в целях гармонизации стандартов имеет ключевое значение для избежания расхождений или дублирования в национальных и транснациональных стандартах, что отвечает интересам всех партнеров в цепочке международной торговли, логистики и сбыта.

Приложение VI

Региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов*

<i>Цели и задачи</i>	<i>Показатели оценки прогресса</i>
Главная цель: Сократить в период 2011–2020 годов на 50 процентов смертность и тяжелый травматизм на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе	
a) Сократить с 2011 по 2020 год смертность на 50 процентов.	1) Число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом (и коэффициент смертности на 100 000 человек) ^a .
b) Сократить в период 2011–2020 годов тяжелый травматизм на 50 процентов.	2) Число случаев серьезного дорожно-транспортного травматизма (и коэффициент травматизма на 100 000 человек).
Цель 1: Уделять в политике первоочередное внимание обеспечению безопасности дорожного движения	
a) Разработать политику/стратегию обеспечения безопасности дорожного движения, назначить головное учреждение и осуществить план действий.	3) Информация о применяемых национальных политике, стратегии и плане действий по обеспечению безопасности дорожного движения и ходе их осуществления ^a .
	4) Название назначенного головного учреждения по безопасности дорожного движения. Описание функций местных, региональных и национальных государственных организаций, включая соответствующие механизмы координации на национальном уровне.
	5) Национальные доклады о состоянии безопасности дорожного движения или доклады об оценке последствий государственных программ.
b) Выделять достаточный объем финансовых и людских ресурсов для обеспечения повышения безопасности дорожного движения.	6) Объем средств и количество квалифицированных кадров, выделенных на программы по обеспечению безопасности дорожного движения (государственные, частные или донорские средства) и на научные исследования и проектно-конструкторские разработки, связанные с созданием более безопасной среды на дорогах.
Цель 2: Сделать дороги более безопасными для уязвимых участников дорожного движения, в том числе детей, престарелых, пешеходов, пользователей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов и инвалидов	
a) Снизить на 50 процентов смертность среди пешеходов в результате дорожно-транспортных аварий.	7) Смертность среди пешеходов ^a .
b) Увеличить число безопасных пешеходных переходов (например, подземных или надземных переходов или светофоров).	8) Число новых пешеходных переходов, включая модернизацию существующих или планируемых.
c) Сделать обязательной езду в шлемах и обеспечить минимальные нормы качества шлемов в целях сокращения смертности среди мотоциклистов на 50 процентов (или снизить ее до ниже, чем средний	9) Смертность среди мотоциклистов или число летальных случаев среди мотоциклистов на 100 000 человек ^a .
	10) Действующее законодательство или административно-правовая норма, предусматривающая обязательное

* Настоящее приложение издается без официальной редакционной правки.

<p>коэффициент смертности среди мотоциклистов в регионе ЭСКАТО).</p>	<p>использование шлемов, а также оговаривающая минимальные нормы качества шлемов. Информация об использовании шлемов (процентная доля)^a.</p>
<p>d) Принять минимум мер по обеспечению безопасности детей в целях снижения детской смертности на 50 процентов.</p>	<p>11) Число летальных исходов среди детей в результате дорожно-транспортных аварий^a.</p> <p>12) Действующее законодательство или нормативно-правовая норма, касающаяся мер по обеспечению безопасности детей в автомобилях (детские ремни безопасности) и в отношении мотоциклов (детские шлемы)^a.</p> <p>13) Использование детских средств безопасности и детских шлемов (процентная доля).</p>
<p>e) Просвещать школьников относительно элементарных правил безопасности дорожного движения.</p>	<p>14) Действующие или запланированные образовательные программы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в школах, с указанием уровня образования и тематического охвата.</p>
<p>f) Обеспечить безопасный доступ к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.</p>	<p>15) Информация по безопасному доступу к транспортным средствам для престарелых и инвалидов.</p>

Цель 3: Сделать дороги более безопасными и снизить вероятность тяжелых дорожно-транспортных аварий («не требующие разьяснений дороги» и «щадящие дороги»)

<p>a) Предусмотреть контроль за безопасностью дорожного движения на всех этапах строительства дорог, начиная с этапа проектирования, проводить проверки соблюдения требований безопасности дорожного движения, выполнять необходимые работы по повышению качества дорог, повышать качество дорог на опасных участках.</p>	<p>16) Число и информация относительно касающихся безопасности дорожного движения инспекций, проводимых при проектировании дорог, строительстве новых и капитальном ремонте используемых дорог^a.</p> <p>17) Число программ усовершенствований, осуществленных для того, чтобы сделать дороги «щадящими» (например, устранение «слепых» зон, ликвидация или смягчение придорожных препятствий).</p>
<p>b) Увеличить площадь выделенного/безопасного дорожного пространства для пешеходов и велосипедистов в городских и пригородных районах (там, где позволяет пространство).</p>	<p>18) Нынешняя протяженность пешеходных и велосипедных дорожек в километрах на 100 000 человек или на 10 000 км дорог (вдоль автострад и городских дорог). Программа, предусматривающая строительство пешеходных и велосипедных дорожек.</p>

Цель 4: Сделать транспортные средства более безопасными и поощрять ответственную рекламу транспортных средств

<p>a) Сделать регулярный техосмотр дорожно-транспортных средств обязательным и обеспечить соблюдение правил техосмотра (начиная с городов).</p>	<p>19) Действующее законодательство или административно-правовая норма применительно к техосмотру транспортных средств, периодичность техосмотра (ежегодно), число станций и организаций техосмотра.</p>
<p>b) Обеспечить, чтобы требования безопасности для новых транспортных средств соответствовали международным стандартам.</p>	<p>20) Действующее законодательство и нормативно-правовые акты, оговаривающие нормы безопасности транспортных средств и их осуществление.</p>

Цель 5: Совершенствовать национальные и региональные системы, управление и обеспечение соблюдения законности применительно к безопасности дорожного движения

<p>a) Принять/ратифицировать и применять правовые документы Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения.</p>	<p>21) Информация о принятии, ратификации правовых документов Организации Объединенных Наций в области обеспечения безопасности дорожного движения^a.</p>
--	---

- | | | | |
|----|---|-----|--|
| b) | Создать национальную (компьютеризированную) базу данных, включая мобильную систему отчетности, там, где это возможно, которая будет содержать информацию об авариях на дорогах. | 22) | Информация о существующей интегрированной базе данных о безопасности дорожного движения и ответственных организациях. |
| c) | Обеспечить безопасность дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей. | 23) | Существование определений смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и тяжелого травматизма, используемых для сбора данных, с указанием того, основываются ли они на международно принятых определениях. |
| d) | Принять законы и положения, касающиеся обязательного использования шлемов и ремней безопасности, вождения в состоянии алкогольного опьянения, использования мобильных телефонов и соблюдения скоростного режима. | 24) | Информация о рассмотрении вопроса безопасности дорожного движения на стадии планирования дорожных сетей. |
| e) | Разрешить проводить анализы крови на уровень содержания алкоголя в крови в целях привлечения к ответственности (с использованием индикаторных трубок и/или поведенческих тестов). | 25) | Информация о законах и административных правилах, касающихся использования шлемов (включая процент использования) ^a . |
| f) | Обеспечить обязательное постоянное использование включенных фар мотоциклистами. | 26) | Информация о законах и административных правилах, касающихся использования ремней безопасности и мобильных телефонов (включая процент использования) ^a . |
| g) | Повысить качество реагирования на чрезвычайные ситуации, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, а также возможности систем здравоохранения и других систем по оказанию надлежащей неотложной помощи и ранней реабилитации жертв аварий на дорогах. | 27) | Информация о законах и административных правилах, касающихся вождения в состоянии алкогольного опьянения и соблюдения скоростного режима ^a . |
| h) | Применять новые технологии для управления движением на дорогах и интеллектуальные транспортные системы, включая системы навигации, для сокращения риска дорожно-транспортных происшествий и повышения эффективности реагирования. | 28) | Информация о существующих правилах проведения анализов на содержание алкоголя в крови и других типов анализов, а также допустимом содержании алкоголя в крови, используемом для привлечения к ответственности ^a . |
| | | 29) | Информация о действующих законах или административных правилах, касающихся включения мотоциклистами фар во время движения. |
| | | 30) | Информация о едином национальном номере телефона, который может быть использован в случае возникновения чрезвычайной ситуации, включая дорожно-транспортные происшествия ^a . |
| | | 31) | Информация об услугах реабилитации. |
| | | 32) | Информация об использовании интеллектуальных транспортных систем для повышения безопасности дорожного движения. |

Цель 6: Расширить сотрудничество и стимулировать партнерство

- | | | | |
|----|---|-----|---|
| a) | Поощрять и признавать инициативы, спонсорами которых является частный сектор. | 33) | Число основных партнерств в этой области, занимающихся финансированием обеспечения безопасности дорожного движения (частный сектор, государственно-частные инициативы). |
| b) | Создавать новые и углублять действующие партнерства с неправительственными организациями. | 34) | Число, сфера охвата и механизмы финансирования основных партнерств с неправительственными организациями. |
-

Цель 7: Сделать сеть Азиатских автомобильных дорог примером обеспечения безопасности дорожного движения

- | | |
|---|---|
| a) Сократить общее число смертельных случаев и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог. | 35) Общее число дорожно-транспортных происшествий с летальным исходом и аварий на сети Азиатских автомобильных дорог по каждой стране ежегодно ^a . |
| b) Сократить число смертельных случаев на всех участках сети Азиатских автомобильных дорог до менее чем 100 на 1 млрд. километров, пройденных автомобилем. | 36) Число смертельных случаев на 1 млрд. километров, пройденных автомобилем, по каждому участку сети Азиатских автомобильных дорог ежегодно ^a . |
| c) Увеличить объем выделяемых ресурсов на связанные с обеспечением безопасности дорожного движения меры на сети Азиатских автомобильных дорог. | 37) Объем ресурсов, выделяемых на связанные с обеспечением безопасности работы на участках сети Азиатских автомобильных дорог правительствами и донорами. |
| d) Модернизировать участки сети Азиатских автомобильных дорог с тем, чтобы сделать их «щадящими» для участников дорожного движения во время аварий. Демонстрировать передовые методы. | 38) Информация о программе оценки и рейтинга безопасности дорожного движения применительно к сети Азиатских автомобильных дорог. |

Цель 8: Организовывать эффективную подготовку в вопросах повышения информированности о безопасности дорожного движения среди общественности, молодежи и водителей

- | | |
|--|--|
| a) Проводить адресные просветительские кампании и организовывать учебные программы. | 39) Информация о числе проведенных национальных просветительских кампаний о безопасности дорожного движения и организованных учебных программ. |
| b) Реализовывать стратегии, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий, связанных с исполнением должностных обязанностей. | 40) Информация о стратегиях, призванных регулировать и повышать качество условий работы водителей. |
-

Источник: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана.

^a Информация частично или полностью представлена в публикации *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год»), в базе данных по Азиатским автомобильным дорогам или в документах Организации Объединенных Наций.