



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2000/11
10 April 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Девяносто пятая сессия, 19-23 июня 2000 года,
пункт 4 повестки дня)

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ 1982 ГОДА
("Конвенция о согласовании")**

**Подготовка нового приложения, касающегося эффективных процедур
пересечения границ**

Записка секретариата

A. МАНДАТ И ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. На своей третьей сессии (Женева, 21 и 24 июня 1999 года) Административный комитет "Конвенции о согласовании" рассмотрел подготовленные МСАТ предложения относительно включения в Конвенцию нового приложения, касающегося эффективных процедур пересечения границ (TRANS/WP.30/AC.3/6, пункты 12-19).
2. На своей девяносто третьей сессии Рабочая группа рассмотрела эти предложения, а также пересмотренное сводное предложение, подготовленное совместно МСАТ и Трансфригорут (интернэшнл) (TRANS/WP.30/1999/2; неофициальный документ № 6 (1999 год)), и высказала мнение, что предложения в отношении нового приложения к Конвенции, по всей видимости, являются приемлемыми, однако их необходимо согласовать с существующими правовыми положениями Конвенции. Секретариату было поручено созвать неофициальную специальную группу экспертов, которая провела свое совещание 4 и 5 апреля 2000 года в Женеве (TRANS/WP.30/186, пункты 14-17).
3. Группа экспертов рассмотрела вышеупомянутые предложения по поправкам, касающиеся облегчения автомобильных перевозок, и пришла к мнению, что, хотя сфера применения Конвенции ограничивается согласованием условий проведения контроля грузов на границах, облегчение процедур пересечения границ надлежит рассматривать как комплексную систему, требующую – в случае международных автомобильных перевозок – наличия эффективных процедур применительно к грузам, транспортному средству и водителю транспортного средства. Следовательно, могло бы оказаться целесообразным включить в Конвенцию и положения, дополняющие существующие меры, призванные облегчить пересечение границ, с помощью соответствующих процедур, касающихся дорожных транспортных средств и профессиональных водителей.
4. Группа экспертов признала, что положения Конвенции применяются ко всем видам транспорта (со ссылкой на статью 3 Конвенции) и что на последующем этапе в Конвенцию могли бы также быть включены положения, касающиеся железнодорожного, внутреннего водного, морского и воздушного транспорта.
5. Группа экспертов также пришла к мнению, что предлагаемыми поправками охватываются не все аспекты, связанные с согласованием условий проведения пограничного контроля в ходе международных грузовых перевозках, и что Рабочей группой или Административным комитетом, возможно, должны быть добавлены дополнительные положения, например касающиеся перевозки опасных грузов, габаритов

транспортного средства, систем обязательного страхования ответственности перед третьими сторонами (зеленая карточка) и т.д.

6. Некоторые эксперты указали, что предлагаемый новый международный весовой сертификат транспортного средства (см. предлагаемое новое приложение 8, статья 5), в котором находит отражение совершенно новый подход к облегчению процедур пересечения границ в ходе автомобильных перевозок, возможно, должен быть тщательно апробирован в рамках Инициативы по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе (ИСЮВЕ) до его включения в Конвенцию.

7. По просьбе Комитета по внутреннему транспорту, высказанной на его шестьдесят второй сессии, группа экспертов также рассмотрела возможность ускорения процедур пересечения границ в ходе автомобильных перевозок посредством, например, установления максимальных временных рамок для пересечения границ. Группа экспертов сочла, что общая цель такого рода не может быть закреплена в Конвенции ввиду существующих различий в объемах перевозок, процедурах, правовых предписаниях и географическом местоположении пунктов пересечения границ. Такие временные рамки, составляющие, например, 30 минут, носят в большей мере политический характер, и, следовательно, их целесообразнее будет оговорить в соответствующей резолюции или аналогичном документе декларативного характера. Кроме того, группа экспертов отметила, что об эффективности процедур пересечения границ не следует больше судить по среднему или максимальному времени, которое дается на завершение процедур пересечения границ, а скорее следует задействовать выборочные и целенаправленные меры контроля на основе оценки степени риска. Такой подход обеспечил бы эффективное использование ограниченных ресурсов, имеющихся для целей контроля, и в практическом плане означал бы, что значительное большинство транспортных средств, водителей и грузов смогут пересекать границы за считанные минуты. Однако целевые партии грузов подлежали бы усиленному контролю, что могло бы привести к весьма продолжительному времени ожидания на границах для сопровождающих транспортных средств и их водителей.

8. Группа экспертов также рассмотрела вопрос о возможных способах контроля за осуществлением Конвенции. По мнению некоторых экспертов, вместо включения в текст Конвенции предъявляемых к Договаривающимся сторонам Конвенции конкретных требований о проведении такого контроля (см. предлагаемое новое приложение 8, статья 7), возможно, целесообразнее будет поручить Комитету по внутреннему транспорту на регулярной основе рассматривать одну или несколько из более чем 50 конвенций и соглашений, подготовленных под его эгидой, вопрос осуществления которых представляется заслуживающим тщательного анализа.

В. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ

9. По итогам проведенных группой экспертов обсуждений относительно предлагаемого нового приложения 8 к Конвенции были сформулированы приводимые ниже предложения о внесении поправок. Текст, заключенный в квадратные скобки, касается положений, по которым в ходе совещания группы экспертов не было достигнуто консенсуса. Упомянутое в статье 5 дополнение, содержащее образец международного весового сертификата транспортного средства, будет издано в качестве добавления к настоящему документу.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ 1982 ГОДА ("Конвенция о согласовании")

(Новое) приложение 8

ОБЛЕГЧЕНИЕ [ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ] ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Статья 1

Принципы

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

(Альтернативный текст)

[Цель настоящего приложения, дополняющего положения Конвенции, и в частности положения, содержащиеся в приложении 1, заключается в определении мер, которые надлежит осуществлять в порядке облегчения процедур контроля при пересечении границ в ходе автомобильных перевозок.]

Статья 2

Облегчение режима выдачи виз профессиональным водителям

Договаривающиеся стороны рекомендуют своим соответствующим органам облегчать выдачу виз профессиональным водителям, участвующим в международных автомобильных перевозках, с целью упрощения формальностей, ограничения числа подтверждающих документов, сокращения времени, требуемого для получения виз, а также выдачи многократных виз, действительных в течение одного года, без ущерба для других существующих соглашений.

Договаривающиеся стороны стремятся к регулярному обмену информацией о наилучшей практике в области облегчения режима выдачи виз профессиональным водителям с целью обеспечения эффективных и согласованных процедур в этой области.

Статья 3

[Международные дорожные] транспортные операции

1. В целях облегчения международных перевозок грузов Договаривающиеся стороны на согласованной и скоординированной основе регулярно информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, о действующих или планируемых требованиях контроля за международными дорожными транспортными операциями на границах, а также о фактическом положении на границах.
2. Договаривающиеся стороны стремятся к проведению, по мере возможности, причем не только применительно к транзитным перевозкам, всех необходимых процедур контроля в местах происхождения и назначения грузов, перевозимых по дорогам, с тем чтобы предупреждать возникновение заторов в пунктах пересечения границ.
3. Со ссылкой, в частности, на статью 7 настоящей Конвенции приоритет отдается срочным грузам, например живым животным и скоропортящимся грузам. В частности, компетентные службы в пунктах пересечения границ:
 - i) принимают необходимые меры по сведению к минимуму времени ожидания для транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, или для транспортных средств, перевозящих живых животных, с момента их прибытия на границу до начала проведения

соответствующего нормативного, административного, таможенного и санитарного контроля;

- [ii) обеспечивают, чтобы требуемый нормативный контроль осуществлялся таким образом, чтобы сократить время, необходимое для его проведения;]
- iii) разрешают, по возможности, не отключать во время пересечения границы необходимые охлаждающие системы транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, если это не противоречит требуемой процедуре контроля;
- iv) сотрудничают, в частности посредством заблаговременного обмена информацией, с соответствующими компетентными службами в других Договаривающихся сторонах в целях ускорения процедур пересечения границ для скоропортящихся грузов и живых животных в тех случаях, когда такие грузы подлежат санитарному контролю.

Статья 4

Осмотр транспортного средства

1. Договаривающиеся стороны облегчают пересечение границ дорожными транспортными средствами путем использования международного сертификата технического осмотра, предусмотренного в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год).

[2. С целью выявления транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, Договаривающиеся стороны могут использовать опознавательные буквенные обозначения на соответствующих транспортных средствах и свидетельство СПС о допущении, предусмотренное в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (1970 год).]

Статья 5

Международный весовой сертификат транспортного средства

1. В целях ускорения пересечения границ Договаривающиеся стороны принимают [и взаимно признают] международный весовой сертификат транспортного средства, содержащийся в добавлении к настоящему приложению. Измерение веса транспортного средства приводится только в стране происхождения международной транспортной операции. Результаты такого измерения должным образом регистрируются и удостоверяются в международном весовом сертификате. Помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых несоответствий, никакие дополнительные измерения веса в пути не приводятся.

[2. Договаривающиеся стороны передают Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций [секретариату Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций] перечень имеющихся в их странах станций взвешивания, утвержденных в соответствии с международными принципами, при уведомлении его о принятии настоящего приложения и в случае внесения в этот перечень любых последующих изменений. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций [секретариат Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций] будет обновлять этот перечень и передавать его каждой Договаривающейся стороне по мере необходимости.

3. Минимальные требования, предъявляемые к утвержденным станциям взвешивания, принципы их утверждения и основные характеристики методов/процедур взвешивания, которые надлежит применять, изложены в добавлении к настоящему приложению.]

Статья 6

Пункты пересечения границ

В целях обеспечения упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в пунктах пересечения границ Договаривающиеся стороны, по возможности, обеспечивают соблюдение нижеследующих минимальных требований, предъявляемых к пунктам пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок:

- [i) наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить, по возможности, совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки);
- ii) разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный таможенный транзитный документ (МДП, Т) или перевозящим живых животных или скоропортящиеся пищевые продукты;
- iii) наличие зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств;
- iv) наличие надлежащих мест для стоянки и терминалов;
- v) наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и средств связи для водителей;
- vi) лицензирование деятельности на границах представителей транспортно-экспедиционных агентств, располагающих надлежащими сооружениями и предлагающих транспортным операторам свои услуги на основе конкуренции.]

[Статья 7

Механизм представления докладов

В связи со статьями 1-6 настоящего приложения Договаривающиеся стороны каждые два года представляют секретариату Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций подробный доклад о достигнутом прогрессе в области улучшения условий пересечения границ их стран.]
