



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/AC.3/2000/1
TRANS/WP.30/2000/16
11 August 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Административный комитет Международной конвенции
о согласовании условий проведения контроля грузов
на границах 1982 года

(Четвертая сессия, 18 и 20 октября 2000 года, пункт 5 повестки дня)

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом
(Девяносто шестая сессия, 16-20 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 ЕЭК ООН

1. В соответствии со своим мандатом 1 августа 2000 года секретариат ЕЭК ООН созвал совещание специальной группы экспертов по техническим вопросам, которая сосредоточила свою работу на создании международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) в целях предупреждения многократно повторяющихся и требующих длительного времени процедур взвешивания на пограничных станциях.

По итогам совещания этой группы экспертов секретариат подготовил добавление к проекту нового приложения 8 к Конвенции для его рассмотрения Административным комитетом и Рабочей группой ЕЭК ООН.

2. Поскольку Рабочая группа ЕЭК ООН на своей девяносто пятой сессии пришла к выводу, что проект положений нового приложения 8 к Конвенции, содержащийся в документе TRANS/WP.30/2000/11, требует дополнительного изучения компетентными национальными органами и техническими специалистами, прежде чем он может быть рассмотрен и принят Административным комитетом, секретариат счел, что на данном этапе ему нецелесообразно предлагать проект новых положений нового приложения 8, а, скорее, следует дополнить их добавлением, которое упоминается в статье 5 нового приложения 8 к Конвенции и которое касается международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС).

3. В настоящем документе содержатся основные выводы специальной группы экспертов по техническим вопросам, а также проект международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС). Текст проекта относится к МВСТС, поскольку он может быть включен на первом этапе в рамки Меморандума о договоренности (Мод) по облегчению международной автомобильной перевозки грузов, который был подписан в 1999 году министрами транспорта 11 государств, участвующих в Инициативе стран юго-восточной Европы (ИСЮВЕ): Албании, Болгарии, Боснии и Герцеговины, бывшей югославской Республики Македонии, Венгрии, Греции, Республики Молдова, Румынии, Словении, Турции и Хорватии. По этим причинам в проекте МВСТС не содержится ссылок на положения статьи 5 нового приложения 8 к Конвенции, которые должны быть включены, как только МВСТС будет оформлен в виде добавления к новому приложению 8 к Конвенции.

4. Административный комитет и Рабочая группа ЕЭК ООН, возможно, пожелают рассмотреть проект положений нового приложения 8 к Конвенции, изложенный в документе TRANS/WP.30/2000/11, а также выводы специальной группы экспертов по техническим вопросам и проект международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС), содержащийся в настоящем документе. Схематические чертежи типов транспортных средств, которые являются частью МВСТС, приводятся в добавлении к настоящему документу.

ВЫВОДЫ СПЕЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ЕЭК ООН ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ (1 августа 2000 года)

1. В соответствии с решениями, принятыми Комитетом по региональному автомобильному транспорту на его второй сессии, секретариат ЕЭК ООН приводит ниже пересмотренный проект протокола к Меморандуму о договоренности (МОД) по облегчению международной автомобильной перевозки грузов в регионе ИСЮВЕ, а также пересмотренный проект международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС) для рассмотрения и принятия Комитетом.
2. Хотя текст проекта протокола к МОД был подготовлен секретариатом ЕЭК ООН с учетом результатов работы Комитета на его второй сессии, проект международного весового сертификата транспортного средства был пересмотрен и согласован в принципе группой технических экспертов ЕЭК ООН.
3. Совещание группы технических экспертов было созвано секретариатом ЕЭК ООН и проведено 1 августа 2000 года в Женеве. В его работе приняли участие следующие эксперты: г-н П. де Ланге, министерство транспорта и инфраструктуры (Бельгия), г-н Ф. Шуареф, министерство транспорта (Франция), г-жа Г. Шван, федеральное министерство транспорта, Управление грузовых перевозок (БАГ) (Германия), г-н А. Десис, министерство по вопросам развития, Отдел метрологии (Греция), г-н М. Урлан, министерство транспорта, Национальная дорожная администрация (Румыния), г-н С. Расмуссен, Отдел по техническим вопросам, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), г-жа А. Лючи и г-н А. Маккензи, Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), г-н Ф. Шетер, руководитель Отдела автомобильных весов "HAENNI Instrumentation Systems".
4. В дополнение к вопросу о международном весовом сертификате транспортного средства, описание которого приводится ниже, группа экспертов рассмотрела следующие вопросы существа:

Общий вес по сравнению с нагрузкой на ось

5. Группа экспертов придерживалась того мнения, что, хотя полный вес грузовых автомобилей является важным показателем, от которого зависит безопасность дорожного движения, одним из существенных факторов, обуславливающих износ дорожной поверхности, является нагрузка на ось грузовых автомобилей в сочетании с типом оси (ведущая или неведущая) и их расположением (одиночная, сдвоенная, строенная ось (оси), включая расстояние между осями).

6. Для целей международного весового сертификата транспортного средства, призванного облегчить процедуры пересечения границ, только указания полного веса грузовых автомобилей будет недостаточно, поэтому дополнительно следует указывать величины нагрузки на отдельные оси (в этой связи ссылка делается на директивы Европейского сообщества 96/53/ЕС (25 июля 1996 года) и 97/27/ЕС (22 июля 1997 года).

Статическое взвешивание в сравнении с динамическим

7. В прошлом взвешивание с использованием стационарных, а впоследствии передвижных статических автомобильных весов считалось единственным надежным способом определения веса грузовых автомобилей, как применительно к полному весу транспортного средства, так и к измерениям нагрузки на отдельные оси. Сегодня все шире используются динамические процедуры измерения веса (взвешивание транспортного веса в движении (WIM)), причем часто это делается для целей предварительного отбора, что позволяет определить вес грузовых автомобилей без необходимости прерывания рейса. В случаях выявления серьезного перевеса транспортные средства останавливаются и подвергаются дополнительной проверке или дополнительному взвешиванию на статических весах. Хотя в большинстве стран для целей проверки соблюдения законов используется статическое взвешивание, что объясняется его относительно высокой надежностью и точностью, сегодня в некоторых странах для таких целей используется также динамическое измерение веса (взвешивание транспортного средства в движении).

8. Динамическое взвешивание является дополнительным источником возможных погрешностей измерения по сравнению со статическим по причине ускорения транспортного средства, что объясняется недостаточно гладкой и ровной поверхностью дороги, а также зависит от качества подвески автомобиля. Поэтому к полученным результатам нужно относиться с осторожностью и для подобных внешних погрешностей предусматривать достаточные допуски.

9. В теории результаты динамического и статического взвешивания должны быть одинаковыми. Однако, как указывалось в соответствующих рекомендациях МОЗМ, погрешность динамических замеров веса всегда значительно больше погрешности статических. В случае динамических измерений для получения надежных результатов необходимо использовать дорожное покрытие максимально высокого качества, а также транспортные средства с подвеской в хорошем состоянии. Таким образом, хотя обе системы взвешивания способны обеспечить точные результаты, к динамическим измерениям для достижения таких результатов предъявляются более жесткие требования.

10. В этой связи группа экспертов рекомендовала разрешить использование статических и динамических процедур взвешивания для указания и контроля веса, сведения о котором содержатся в международном сертификате транспортного средства, при условии, что оборудование для взвешивания и порядок его использования соответствуют правилам и рекомендациям Международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ) (в этом контексте следует отметить, что МОЗМ еще не утвердила правила и рекомендации, касающиеся динамического взвешивания).

Стационарные платформенные весы в сравнении с передвижными весами

11. До 60-х годов единственным надежным оборудованием для определения веса грузовых автомобилей считались стационарные платформенные весы. Впоследствии внедрение передвижных статических автомобильных весов привело к значительному улучшению и повышению эффективности контроля веса. Первоначальные проблемы, связанные с точностью таких передвижных весов, часто неправомерно объяснялись самим оборудованием для взвешивания. Однако, как правило, погрешности при взвешивании были обусловлены ненадлежащим использованием передвижного оборудования, например контролеры забывали горизонтировать весы при последовательном измерении в случае систем с несколькими осями и т.д. Эти проблемы сегодня известны и больше возникать не должны.

12. Современные передвижные автомобильные весы лишь в незначительной степени менее точны стационарных платформенных весов при условии, что используемое оборудование имеет сопоставимое качество и допущено к эксплуатации в соответствии с правилами и требованиями Международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ).

13. В этой связи группа экспертов рекомендовала разрешить использование для международного весового сертификата транспортного средства как стационарных платформенных весов, так и передвижных весов.

14. С учетом результатов исследований, проведенных одним из экспертов, в нижеуказанной таблице приводится пример выявления частоты появления типичных погрешностей при использовании различного оборудования для взвешивания.

Типичная погрешность систем взвешивания (полный вес)



Источник: Felix Scheuter, HAENNI Instrumentation Systems (Швейцария).

15. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть предложения, изложенные группой экспертов и включенные в текст проекта протокола к Мод, а также в сам международный весовой сертификат транспортного средства.

* * *

ПРОЕКТ

Протокол

к Меморандуму о договоренности (МоД) по облегчению международной автомобильной перевозки грузов в регионе ИСЮВЕ, подписанному министрами транспорта 28 апреля 1999 года в Афинах, относительно введения

Международного весового сертификата грузовых автотранспортных средств

1. Стороны, согласно статье 7 Меморандума о договоренности (МоД) по облегчению упрощения международной автомобильной перевозки грузов в регионе ИСЮВЕ, подписанного 28 апреля 1999 года в Афинах, принимая во внимание предложения Регионального комитета по автомобильному транспорту, учрежденного в соответствии со статьей 12 МоД, настоящим вводят Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС), содержащийся в приложении к настоящему Протоколу.
2. Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) призван предупреждать многократно повторяющиеся взвешивания грузовых автомобилей, движущихся по территории участвующих стран. Надлежащим образом заполненные сертификаты должны признаваться в качестве документов, содержащих достоверные данные о взвешиваниях, произведенных компетентными органами государств – участников ИСЮВЕ. Как общее правило, компетентные органы признают информацию, содержащуюся в сертификате, в качестве достоверной и воздерживаются от введения требования о дополнительных взвешиваниях.
3. Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) выдается и используется под контролем назначенного правительственного органа в соответствии с процедурой, описание которой приводится в прилагаемом сертификате.
4. Стороны разрешают уполномоченным станциям взвешивания заполнять вместе с оператором/водителем грузового автомобиля Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) в соответствии с указанными ниже минимальными требованиями.


- a) Станции взвешивания должны быть оснащены сертифицированным оборудованием для взвешивания (весами). Эти весы могут быть встроены в стационарные установки (платформенные весы) или представлять собой передвижное оборудование. В последнем случае особое внимание следует уделять точности результатов взвешивания.
 - b) Оборудование для взвешивания (весы) должно (должны) содержаться в хорошем рабочем состоянии. Оно должно регулярно проверяться и опечатываться компетентными национальными органами, ответственными за взвешивание и измерение. Оборудование для взвешивания (весы), уровни его (их) точности и порядок его (их) использования должны соответствовать правилам и рекомендациям, определенным Международной организацией по законодательной метрологии (МОЗМ).
 - c) Взвешивание может производиться с использованием статических или динамических (взвешивание в движении - WIM) процедур. Особую осмотрительность следует проявлять для сведения к минимуму погрешностей непосредственно самого оборудования для взвешивания и, в частности, в случае динамического взвешивания – погрешностей, обусловленных внешними факторами (горизонтирование, дорожная поверхность, подвеска транспортного средства и т.д.).
5. Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.
 6. Для предупреждения злоупотреблений в исключительных случаях, и особенно при наличии подозрений о нарушениях, компетентные органы могут произвести проверку веса транспортного средства в соответствии с национальными предписаниями.
 7. Образец прилагаемого сертификата может быть воспроизведен на любом из языков участвующих стран при условии, что форма сертификата и порядок расположения пунктов в нем не изменяются.
 8. Стороны публикуют перечень всех уполномоченных станций взвешивания. Эти перечни, а также любые вносимые в них изменения должны доводиться до сведения других Сторон и секретариата ЕЭК ООН для распространения среди заинтересованных организаций и пользователей.

9. Переходные положения: Поскольку в настоящее время лишь очень незначительное число станций взвешивания в государствах - участниках ИСЮВЕ оснащены весами, способными определять вес на отдельные оси, Стороны договариваются о том, что в течение переходного периода, срок действия которого истекает через .. месяцев после вступления в силу настоящего Протокола, замеры полного веса транспортного средства, предусмотренные в пункте 7.3 Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС), считаются достаточными и признаются компетентными национальными органами.

10. Настоящий Протокол вступит в силу при условии его принятия Региональным комитетом по автомобильному транспорту через трехмесячный период после его подписания государствами – участниками ИСЮВЕ.

* * *

Приложение

		
NATIONS UNIES	ОБЪЕДИНЕННЫЕ НАЦИИ	UNITED NATIONS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE	ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ для Европы	ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МВСТС)		
<u>Действителен для международной дорожной перевозки грузов</u>		
Заполняется оператором/водителем грузового транспортного средства <u>до</u> взвешивания транспортного средства		
1. <u>ФАМИЛИЯ И АДРЕС (включая страну) транспортного оператора/компании:</u>		
Телефон №: Факс № : Электронная почта:		
2. <u>ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ №</u> (например, железнодорожная накладная КДПГ №): или <u>КНИЖКА МДП №</u> :		
3. <u>СВЕДЕНИЯ О ГРУЗОВОМ АВТОТРАНСПОРТНОМ СРЕДСТВЕ</u>		
a) Регистрационный номер	автомобильного тягача/грузового автомобиля:	
	полуприцепа/прицепа:	
b) Система подвески	автомобильного тягача/грузового автомобиля:	воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная <input type="checkbox"/>
	полуприцепа/прицепа:	воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная <input type="checkbox"/>
<u>Замечания</u>		

Заполняется оператором уполномоченной станции взвешивания					
4. <u>НАИМЕНОВАНИЕ И АДРЕС УПОЛНОМОЧЕННОЙ СТАНЦИИ ВЗВЕШИВАНИЯ:</u>					
.....					
..... Страна:					
5. <u>ВЗВЕШИВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА №: *</u>					
6. <u>ДАТА ВЫДАЧИ:</u>					
7. <u>ВЗВЕШИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ</u> (В настоящем сертификате должна быть сделана оригинальная официальная запись станции взвешивания)					
7.1 <u>Тип грузового автотранспортного средства</u> (в соответствии с директивой ЕС 96/53/ЕС от 1996 года) Тип транспортного средства: (внести номер типа транспортного средства, содержащийся в прилагаемых схематических рисунках, являющихся частью сертификата. Например: A ₂ или A ₂ S ₂)					
7.2 Измерения веса на ось					
(1)	Первая ось	Ведущая	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
(2)	Вторая ось	Ведущая ось	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
(3)	Третья ось	Ведущая ось	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
(4)	Четвертая ось	Ведущая ось	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
(5)	Пятая ось	Ведущая ось	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
(6)	Шестая ось**	Ведущая ось	<input type="checkbox"/>	Одиночная ось	<input type="checkbox"/>
		Неведущая ось	<input type="checkbox"/>	Сдвоенная ось	<input type="checkbox"/>
				Строенная ось	<input type="checkbox"/>
				 кг
** При наличии более шести осей указать в графе "Замечания" на стр. 4					
7.3 Измерения полного веса транспортного средства					
(7)	Автодорожный тягач/грузовой автомобиль			 кг
(8)	Полуприцеп/прицеп			 кг
(9)	Полный вес брутто транспортного средства			 кг

* Примечания см. на стр.4.

Заполняется оператором уполномоченной станции взвешивания (продолжение)

8. ОСОБЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВЕСА

- | | | | | |
|-----|---|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| (1) | Наполнение топливных баков, подсоединенных к двигателю, до: | ¼ <input type="checkbox"/> | ½ <input type="checkbox"/> | 1/1 <input type="checkbox"/> |
| (2) | Наполнение дополнительных топливных баков до:
(включая топливо в баках для устройств охлаждения) | ¼ <input type="checkbox"/> | ½ <input type="checkbox"/> | 1/1 <input type="checkbox"/> |
| (3) | Количество запасных шин: | | | |
| (4) | Учитывался ли при взвешивании вес водителя (водителей)? | Да <input type="checkbox"/> | Нет <input type="checkbox"/> | |

Настоящим заявляю, что вышеуказанные взвешивания были произведены нижеподписавшимся на уполномоченной станции взвешивания и являются точными.

Фамилия оператора
станции взвешивания.....

Печать: Подпись:.....

Заявляю, что

- а) вышеуказанные взвешивания были произведены вышеупомянутой станцией взвешивания,**
б) графы (1)-(8) были заполнены надлежащим образом и
с) после взвешивания на вышеупомянутой станции взвешивания на грузовое автотранспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза.

Дата:

Фамилия водителя (фамилии водителей)
(грузового автотранспортного средства):

Подпись (подписи):

Замечания

Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС)

Правовая основа

Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) разработан в соответствии с положениями Протокола о введении Международного весового сертификата грузового автотранспортного средства ИСЮВЕ (МВСТС) к Меморандуму о договоренности (МоД) по облегчению международной автомобильной перевозки грузов в регионе ИСЮВЕ (Афины, 28 апреля 1999 года).

Цель

Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) предназначен для предупреждения многократных взвешиваний грузовых автомобилей в пути в ходе международных перевозок, в частности при пересечении границ. Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.

Процедура

Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС), надлежащим образом заполненный а) оператором уполномоченной станции взвешивания и б) транспортными операторами/водителями грузовых автомобилей, принимается и признается в качестве документа, содержащего достоверные сведения о взвешиваниях, произведенных компетентными органами в государствах – участниках ИСЮВЕ. Как общее правило, компетентные органы признают информацию, содержащуюся в Сертификате, в качестве достоверной и воздерживаются от введения требования в отношении дополнительных взвешиваний. Однако в исключительных случаях, и особенно при наличии подозрений о нарушениях, компетентные органы могут произвести проверку веса транспортного средства в соответствии с национальными предписаниями.

Взвешивание для оформления этого сертификата производится по запросу транспортного оператора/водителя, грузовое автотранспортное средство которого зарегистрировано в одном из государств – участников ИСЮВЕ, уполномоченными станциями взвешивания по себестоимости, размер которой должен быть ограничен объемом предоставленных услуг.

Санкции

Транспортные операторы/водители грузовых автомобилей несут ответственность согласно национальному законодательству за любые фальшивые сведения, внесенные в Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС).

При определении юридической действительности взвешивания (взвешиваний) для каждой системы взвешивания должна производиться оценка возможной погрешности при взвешивании. Величина этой погрешности, обычно составляющая 1-3% и обусловленная погрешностью непосредственно самого оборудования для взвешивания и погрешностью в силу внешних факторов, должна вычитаться из измеренного веса для обеспечения того, чтобы по причине неточности оборудования для взвешивания и/или используемой процедуры взвешивания не указывался возможный избыточный вес. Как следствие этого, штрафы не должны налагаться на транспортных операторов, использующих такой сертификат, если только величина (величины) замера веса, вписанные в этот сертификат, за вычетом максимальной возможной погрешности взвешивания (т.е. 3% или 1 200 кг в случае 40-тонного транспортного средства) не превышает (не превышают) максимально допустимой величины (величин) веса, предписанной (предписанных) национальным законодательством.

Примечания

Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединенных дефисами:

- 1) код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года):**

Албания	AL	Республика Молдова [MD]	
Босния и Герцеговина	BIH	(официального уведомления нет)	
Болгария	BG	Румыния	RO
Хорватия	HR	Словения	SLO
Греция	GR	бывшая югославская Республика	
Венгрия	H	Македония	MK
		Турция	TR

- 2) двухцифровой код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания;**
- 3) пятицифровой код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание**

Примеры: GR-01-23456 или RO-14-000510