



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/AC.3/2004/1  
12 December 2003

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

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

(Шестая сессия, 5 и 6 февраля 2004 года, пункт 5 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**

**А. МАНДАТ И ИСТОРИЯ ВОПРОСА**

1. Административный комитет, возможно, пожелает напомнить, что на своей третьей сессии (21 и 24 июня 1999 года) по просьбе Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/128, пункт 110) он рассмотрел предложения о включении в Конвенцию новых приложений, касающихся: а) облегчения пересечения границ транспортными средствами СПС, используемыми для перевозок скоропортящихся пищевых продуктов

---

\* В силу финансовых ограничений Отдел транспорта ЕЭК ООН представил настоящий документ после истечения предельного срока, установленного для представления официальной документации.

(подготовлено Рабочей группой ЕЭК ООН по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11)), и б) эффективных процедур пересечения границ (подготовлено Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ)). Административный комитет просил Рабочую группу по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), подробно изучить эти предложения и дополнить их требующимися техническими и административными положениями (TRANS/WP.30/AC.3/6, пункты 12-19).

2. В соответствии с решениями Рабочей группы (WP.30) ЕЭК ООН (TRANS/WP.30/186, пункты 14-17) секретариат в апреле 2000 года созвал неофициальную специальную группу экспертов для рассмотрения ключевых элементов, требующихся для осуществления эффективных процедур пересечения границ, и подготовил первый проект нового приложения 8 к Конвенции (TRANS/WP.30/2000/11). Секретариат также созвал неофициальную специальную группу экспертов по техническим вопросам для рассмотрения вопроса о включении в новое приложение Международного сертификата технического осмотра грузовых транспортных средств и подготовки Международного весового сертификата транспортного средства на основе работы, проведенной в рамках Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮБЕ (TRANS/WP.30/AC.3/8, пункты 13 и 14).

3. На основе результатов работы этих групп экспертов секретариат подготовил пересмотренный проект приложения 8 к Конвенции для рассмотрения Рабочей группой (WP.30) ЕЭК ООН на ее девяносто шестой сессии (TRANS/WP.30/2000/11) и Административным комитетом на его четвертой сессии (октябрь 2000 года) (TRANS/WP.30/AC.3/2000/1). Этот проект был повторно обсужден и несколько пересмотрен Рабочей группой (WP.30) ЕЭК ООН и Административным комитетом. Было решено рассмотреть и, возможно, принять этот проект приложения 8, включая технические добавления к нему, на предстоящей сессии Административного комитета (TRANS/WP.30/192, пункты 10-13; TRANS/WP.30/AC.3/8, пункты 16-19).

4. Рабочая группа (WP.30) ЕЭК ООН на своих девяносто седьмой и девяносто восьмой сессиях более подробно рассмотрела проект приложения 8, в частности положения его статей 2, 4 и 5, касающиеся соответственно режима выдачи виз профессиональным водителям, осмотра транспортного средства и нового международного весового сертификата транспортного средства (TRANS/WP.30/194, пункты 18-23; TRANS/WP.30/196, пункты 14-17). На своей девяносто девятой сессии Рабочая группа рассмотрела первый полный сводный вариант нового приложения 8 к Конвенции, подготовленный секретариатом, в котором учтены замечания Рабочей группы и Административного комитета и включены также соответствующие технические положения о Международном сертификате технического осмотра и Международном

весовом сертификате транспортного средства (TRANS/WP.30/2001/16). Рабочая группа сочла, что на данном этапе статьи приложения 8, за исключением положений статьи 2 об облегчении режима выдачи виз профессиональным водителям, в отношении которых некоторые делегации выразили оговорки, а также, возможно, положений пункта 1 статьи 4, являются, по всей видимости, в принципе приемлемыми (TRANS/WP.30/198, пункты 20-24). Документ TRANS/WP.30/2001/16 был также рассмотрен Рабочей группой ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1) на ее девяносто пятой сессии, состоявшейся в октябре 2001 года (TRANS/SC.1/369, пункты 41-43).

5. На своих сессиях, сто первой и сто второй сессиях Рабочая группа (WP.30) ЕЭК ООН вновь более подробно обсудила все положения нового приложения 8 и приняла к сведению замечания, подготовленные федерацией "Трансфригурт интернэшнл" (TRANS/WP.30/2002/19). Рабочая группа просила все Договаривающиеся стороны Конвенции рассмотреть вопрос о своей позиции по еще не принятым положениям нового приложения 8 к Конвенции, в частности по статьям 2, 4 и 5, и как можно скорее передать в секретариат свои замечания в этой связи. Секретариату было поручено при необходимости подготовить новые предложения для рассмотрения Административным комитетом на его нынешней сессии (TRANS/WP.30/200, пункты 12-17; TRANS/WP.30/202, пункты 14-19; TRANS/WP.30/204, пункты 16-18).

6. Административный комитет на своей пятой сессии решил отложить рассмотрение нового приложения 8, касающегося эффективных процедур пересечения границы в ходе международных автомобильных перевозок, поскольку некоторые Договаривающиеся стороны сообщили, что они пока не готовы принять решение по данному предложению.

7. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, на своей сто четвертой сессии решила созвать совещание специальной группы экспертов совместно со своей сто пятой сессией с целью завершения обсуждения всех нерешенных вопросов.

8. Это совещание специальной группы экспертов состоялось 24 сентября 2003 года в Женеве. На нем был сделан вывод о том, что предлагаемые тексты, касающиеся всех нерешенных вопросов, по-видимому, приемлемы с некоторыми небольшими изменениями, за исключением нескольких оговорок к предлагаемому тексту, касающихся облегчения режима выдачи виз (статья 2) и Международного весового сертификата транспортного средства (статья 5). Поэтому специальная группа экспертов вынесла рекомендацию о том, что пересмотренный текст следует свести воедино в отдельном документе для рассмотрения Административным комитетом Конвенции о согласовании на его сессии в феврале 2004 года. Доклад о работе этого совещания будет приведен в документе TRANS/WP.30/2003/23.

9. В настоящем документе секретариат ЕЭК ООН свел воедино все предложения, которые были внесены до сих пор Договаривающимися сторонами, Административным комитетом и Рабочей группой (WP.30) ЕЭК ООН.

## **В. ЦЕЛИ НОВОГО ПРИЛОЖЕНИЯ 8 К КОНВЕНЦИИ**

10. Идея разработки одного или нескольких приложений к Конвенции, содержащих более или менее подробные положения о перевозках, уже рассматривалась в процессе подготовительной деятельности по Конвенции в начале 80-х годов и выдвигалась, в частности, Европейским сообществом (TRANS/WP.30/AC.3/4). В 1998 году на совместном совещании рабочих групп ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1) и по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), эта идея получила поддержку, и было рекомендовано подготовить новое приложение к Конвенции, охватывающее все вопросы, имеющие важное значение для осуществления эффективных процедур пересечения границ (TRANS/WP.30/182, пункты 10 и 11).

11. Как неоднократно отмечалось в процессе подготовки нового приложения 8 к Конвенции в рамках Рабочей группы (WP.30) ЕЭК ООН и Административного комитета, цель этого приложения состоит в том, чтобы включить в "Конвенцию о согласовании" предписания, дополняющие уже содержащиеся в приложении 1 положения, и определить в качестве первого этапа меры, которые необходимо принять для облегчения процедур пересечения границ международным автомобильным транспортом. Поскольку предписания "Конвенции о согласовании" применяются ко всем видам транспорта (статья 3 Конвенции), другие положения о пограничном контроле, применяющиеся конкретно к железнодорожному, внутреннему водному и, возможно, морскому и воздушному транспорту, могли бы быть включены на более позднем этапе. Это же касается положений о перевозке опасных грузов, о габаритах транспортных средств, о системе обязательного страхования гражданской ответственности ("зеленая карта") и т.д.

12. В этой связи подчеркивалось, что в новом приложении 8 следует всесторонне и последовательно затронуть все основные элементы, имеющие важное значение для осуществления эффективных процедур пересечения границ в ходе международных грузовых автомобильных перевозок, с охватом грузов различного типа, в частности скоропортящиеся пищевые продукты, автотранспортные средства, водители, а также процедуры пересечения границ и инфраструктуры.

13. Поэтому в предлагаемом приложении 8 к Конвенции приведены положения, которые по мере возможности упраздняют процедуры фактического осмотра и

физического контроля в пункте пересечения границы, так как подобные всесторонние проверки требуют крайне интенсивного использования ресурсов и значительных затрат времени и зачастую затрудняют осуществление эффективных процедур пересечения границ, причем как для контролирующих органов, так и для транспортных операторов. С учетом ограниченности ресурсов и недостатков инфраструктуры всесторонние проверки в пунктах пересечения границ зачастую могут носить лишь поверхностный характер. Поэтому они неизбежно ведут к задержкам в этих пунктах и могут поставить под вопрос эффективность и качество контроля, осуществляемого правительством за въезжающим, выезжающим и транзитным транспортом, в частности автомобильным.

14. Таким образом, фактические осмотры и физические проверки в пунктах пересечения границ рекомендуется по возможности заменять проверкой стандартизированной в международном масштабе документации и сертификатов, допускающих принятие требующихся мер контроля в отношении водителей, транспортных средств и грузов в месте происхождения или назначения. Кроме того, в новом приложении 8 выделен ряд базовых инфраструктурных требований относительно осуществления эффективных процедур пограничного контроля на автомобильном транспорте.

15. Предлагаемые положения приложения 8 конкретно охватывают следующие аспекты:

- облечение режима выдачи виз профессиональным водителям (статья 2);
- оперативные меры по ускорению процедур пересечения границ для грузов, в частности таких срочных грузов, как живые животные и скоропортящиеся грузы (статья 3);
- согласованные технические положения, касающиеся ускорения проверки автотранспортных средств (технические осмотры) и оборудования, используемого для перевозки грузов в условиях контроля за температурным режимом;
- стандартизированные операции и процедуры взвешивания по возможности для недопущения повторения процедур взвешивания в пунктах пересечения границ;
- минимальные требования к инфраструктуре для эффективного функционирования пунктов пересечения границ;

- положения о контроле, облегчающие надлежащее осуществление приложения во всех Договаривающихся сторонах Конвенции.

16. Предлагаемое новое приложение 8 к Конвенции касается применения положений Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (1970 год), и Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год) и фактически содержит рекомендации о применении этих положений, когда это возможно. Поскольку положения этих соглашений должны применяться государствами, являющимися Договаривающимися сторонами этих соглашений, в приложениях 1 и 2 к настоящему документу содержится перечень Договаривающихся сторон этих соглашений.

### **С. ПРЕДЛАГАЕМОЕ НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ 8 К КОНВЕНЦИИ**

17. Полный проект приложения 8, а также технических добавлений к нему, рассмотренный до настоящего времени Рабочей группой ЕЭК ООН и Административным комитетом, приведен ниже. Формулировки и текст, выделенные жирным шрифтом и заключенные в квадратные скобки, содержат положения, которые были изменены секретариатом по сравнению с текстом, приведенным в документе TRANS/WP.30/2001/16. Формулировки, выделенные жирным шрифтом с курсивом, содержат положения, которые были изменены секретариатом с учетом выводов, сделанных на совещании специальной группы экспертов в сентябре 2003 года. Эти положения необходимо рассмотреть более подробно, поскольку, как показало их предыдущее рассмотрение, по ним, по всей видимости, не достигнут консенсус.

18. Административный комитет, возможно, пожелает рассмотреть и, может быть, утвердить новый проект приложения 8 к Конвенции, содержащийся в настоящем документе. Если Административный комитет сможет принять эти предложения о поправках, то Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций в соответствии со статьей 22 Конвенции направит эти предложения всем Договаривающимся сторонам для их принятия.

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

**ПРОЕКТ**

**Приложение 8**

**ОБЛЕГЧЕНИЕ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ В ХОДЕ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

**Статья 1**

**Принципы**

Цель настоящего приложения, дополняющего положения Конвенции и, в частности, положения, содержащиеся в приложении 1, заключается в определении мер, которые надлежит осуществлять для облегчения процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок.

**[Статья 2<sup>1</sup>**

**Облегчение режима выдачи виз профессиональным водителям**

**1. Договаривающимся сторонам [*следует стремиться к*] облегчению [*процедур*] выдачи виз профессиональным водителям, участвующим в международных**

---

<sup>1</sup> Альтернативная формулировка статьи 2, содержащаяся в документе TRANS/WP.30/2001/16 и основывающаяся на статье 10 Меморандума о взаимопонимании ИСЮБЕ относительно облегчения международных автомобильных перевозок грузов в регионе ИСЮБЕ (принятого министрами транспорта, государств, участвующих в реализации ИСЮБЕ) (Афины, 28 апреля 1999 года), является следующей:

1. Договаривающиеся стороны рекомендуют своим соответствующим органам [регулярно рассматривать возможности облегчения] облегчать выдачу виз профессиональным водителям, участвующим в международных 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.

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

В резолюции № 2002/3 ЕКМТ, принятой Советом ЕКМТ в Бухаресте (29 и 30 мая 2002 года), рекомендуется "... странам - членам ЕКМТ регулярно обмениваться информацией о практике в области облегчения выдачи виз профессиональным водителям с целью обеспечения осуществления эффективных и скоординированных процедур в данной сфере и стремиться к упрощению процедур на основе более эффективного согласования документации, касающейся получения визы; ...".

**автомобильных перевозках, в соответствии с оптимальной национальной практикой, применяемой ко всем лицам, обращающимся за визами, и национальными правилами, касающимися иммиграции, а также международными обязательствами.**

**2. Договаривающиеся стороны [соглашаются регулярно обмениваться] обмениваются информацией об оптимальной практике в области облегчения режима выдачи виз профессиональным водителям.]**

### Статья 3

#### Международные автотранспортные операции

1. В целях облегчения международной перевозки 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 автотранспортными операциями на границах, а также о фактическом положении на границах.

2. Договаривающиеся стороны принимают меры для осуществления, по мере возможности и 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 транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортных средств, перевозящих живых животных, с момента их прибытия на границу до проведения соответствующего нормативного, административного, таможенного и санитарного контроля;
- ii) обеспечивают, чтобы требуемый нормативный контроль осуществлялся как можно оперативнее;

- iii) разрешают по возможности не отключать во время пересечения границы необходимые [*холодильные установки*] 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]<sup>1</sup>

##### Осмотр транспортного средства

**1. Договаривающимся Сторонам, которые пока не являются Сторонами Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год), [*следует стремиться*] стремятся согласно соответствующим национальным и международным законам и правилам облегчать пересечение границ автотранспортными средствами на основе принятия Международного сертификата технического осмотра, предусмотренного в этом Соглашении. Сертификат технического осмотра, содержащийся в Соглашении по состоянию на 1 января 2002 года, приведен в добавлении 1 к настоящему приложению.**

**2. С целью идентификации транспортных средств СПС, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, Договаривающиеся стороны могут использовать опознавательные буквенные обозначения на соответствующих транспортных средствах и свидетельство СПС о допущении или табличку допущения, предусмотренные в Соглашении о международных перевозках**

---

<sup>1</sup> Новые положения, предлагаемые в статье 4, не представляют обязательства Договаривающихся сторон стать Договаривающимися сторонами Соглашения и принять Сертификат технического осмотра. Договаривающиеся стороны могут принять этот Сертификат, если они этого пожелают и если он соответствует национальным и международным законам и правилам. Альтернативная формулировка пункта 1 статьи 4, содержащаяся в документе TRANS/WP.30.2001/16, является следующей:

1. Договаривающиеся стороны облегчают пересечение границ автотранспортными средствами на основе соответствующих международных правовых обязательств, упомянутых Сторонами.

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 Договаривающимся сторонам, согласно соответствующим национальным и международным законам и правилам, *[следует стремиться]* стремятся избегать осуществления повторных процедур взвешивания транспортных средств в пунктах пересечения границ посредством принятия и взаимного признания Международного весового сертификата транспортного средства, содержащегося в добавлении 2 к настоящему приложению. В случае принятия Договаривающимися сторонами таких сертификатов никаких дополнительных взвешиваний не производится, помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых несоответствий. Взвешивание транспортного средства, результаты которого заносятся в такие сертификаты, производится только в стране происхождения международных транспортных операций. Результаты таких измерений должным образом отражаются и удостоверяются в таких сертификатах.
2. *[Каждая]* Договаривающаяся сторона, принимающая Международный весовой сертификат транспортного средства, должна *[обеспечить]* опубликование перечня всех имеющихся в ее стране станций взвешивания, уполномоченных в соответствии с международными принципами, а также любые изменения к нему. Этот перечень, а также любые изменения к нему передаются Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для направления каждой Договаривающейся стороне и международным организациям, упомянутым в статье 2 приложения 7 к настоящей Конвенции.
3. Минимальные требования, предъявляемые к уполномоченным станциям взвешивания, принципы предоставления полномочий и основные характеристики процедур взвешивания, которые надлежит применять, изложены в добавлении 2 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 соблюдают нижеследующие минимальные требования, предъявляемые к пунктам пересечения границ, открытых для международных грузовых перевозок:

- i) наличие сооружений, позволяющих государствам, имеющим общую границу, проводить совместный контроль в течение 24 часов в сутки (по методу одной остановки), когда это оправдано торговыми интересами и соответствует правилам дорожного движения;
- ii) разделение полос движения для различных типов перевозок с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета транспортным средствам, имеющим действительный международный таможенный транзитный документ (МДП, Т) либо 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) поддержка в пунктах пересечения границ деятельности представителей транспортных экспедиционных агентств, располагающих надлежащими средствами и предлагающих транспортным операторам свои услуги на основе конкуренции.]**

## [Статья 7

### Механизм представления докладов

В связи со статьями 1-6 настоящего приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) один раз в два года проводит среди Договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области улучшения процедур пересечения границ в их странах.]

**Добавление 1 к приложению 8 к Конвенции**

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА<sup>1</sup>**

В соответствии с Соглашением о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 года) введен в действие 27 января 2001 года.

1. Уполномоченные центры технического осмотра отвечают за проведение контрольных осмотров, выдачу свидетельства о соответствии требованиям осмотра, содержащимся в надлежащем (надлежащих) Предписании (Предписаниях), прилагаемом (прилагаемым) к Венскому соглашению 1997 года, и указание последней даты следующего осмотра в пункте 12.5 Международного сертификата технического осмотра, образец которого приводится ниже.
2. Международный сертификат технического осмотра содержит информацию, указанную ниже. Он может представлять собой буклет форматом А6 (148x105 мм) с обложкой зеленого цвета и белыми внутренними страницами либо лист бумаги зеленого или белого цвета форматом А4 (210x197 мм), сложенный до формата А6 таким образом, чтобы раздел, содержащий отличительный знак государства или Организации Объединенных Наций, находился на лицевой стороне сложенного Сертификата.
3. Пункты Сертификата и содержащийся в них текст печатаются на национальном языке Договаривающейся стороны, выдающей Сертификат, с сохранением нумерации позиций.
4. В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для информирования Договаривающихся сторон.
5. Заполнение от руки, с помощью печатной машинки или компьютера позиций в Международном сертификате технического осмотра производится латинскими буквами исключительно компетентными органами.

---

<sup>1</sup> По состоянию на 1 января 2002 года.

СОДЕРЖАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СЕРТИФИКАТА ТЕХНИЧЕСКОГО  
ОСМОТРА

Место для  
отличительного  
знака государства  
или ООН

.....  
(Административный орган, отвечающий за проведение технического осмотра)

.....<sup>1</sup>  
CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Название "МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА" на национальном языке.

<sup>2</sup> Название на французском языке.

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА**

1. Номерной (регистрационный) знак № .....
2. Идентификационный номер автотранспортного средства .....
3. Первая регистрация после изготовления (государство, компетентный орган)<sup>1</sup>  
.....
4. Дата первой регистрации после изготовления.....
5. Дата технического осмотра.....

**СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ**

6. Настоящий сертификат выдается на автотранспортное средство, которое указано в пунктах 1 и 2 и которое соответствует на дату, указанную в позиции № 5, Предписанию (Предписаниям), прилагаемому (прилагаемым) к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.
7. Следующий технический осмотр автотранспортного средства проводится в соответствии с Предписанием (Предписаниями), указанным (указанными) в пункте 6, не позднее:  
  
Дата:(месяц/год) .....
8. Выдан .....
9. В (место).....
10. Дата.....
11. Подпись<sup>2</sup> .....

---

<sup>1</sup> Компетентный орган и государство, где автотранспортное средство было впервые зарегистрировано после изготовления, если такая информация имеется.

<sup>2</sup> Печать или штамп компетентного органа, выдавшего сертификат.

<b>12. Последующий периодический технический осмотр (Последующие периодические технические осмотры)<sup>1</sup></b>
12.1 Проведен (центр технического осмотра) <sup>2</sup> .....
12.2 (печать)
12.3 Дата.....
12.4 Подпись .....
12.5 Следующий осмотр не позднее (месяц/год).....

---

<sup>1</sup> Пункты 12.1–12.5 воспроизводятся неоднократно, если Сертификат предполагается использовать для последующих ежегодных периодических технических осмотров.

<sup>2</sup> Название, адрес, государство центра технического контроля, уполномоченного компетентным органом.

Добавление 2 к приложению 8 к Конвенции

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

1. Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) вводится в целях облегчения процедур пересечения границы и, в частности, избежания многократного взвешивания грузовых автотранспортных средств, движущихся по территории Договаривающихся сторон. Надлежащим образом заполненные сертификаты **[, принятые Договаривающимися сторонами,]**<sup>1</sup> должны признаваться в качестве документов, содержащих достоверные данные о взвешиваниях, произведенных компетентными органами Договаривающихся сторон. Компетентные органы воздерживаются от требований проведения дополнительных взвешиваний **[, помимо выборочных проверок и контроля в случае предполагаемых несоответствий.]**<sup>2</sup>
2. Международный весовой сертификат транспортного средства, который должен соответствовать приводимому ниже в настоящем добавлении образцу, выдается и используется под контролем назначенного правительственного органа каждой Договаривающейся стороны **[, принимающей такие сертификаты,]**<sup>3</sup> в соответствии с процедурой, описанной в прилагаемом сертификате.
3. Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.
4. **[Договаривающиеся стороны, принимающие такие сертификаты]**<sup>4</sup>, разрешают уполномоченным станциям взвешивания заполнять вместе с оператором/водителем грузового автотранспортного средства Международный весовой сертификат транспортного средства в соответствии со следующими минимальными требованиями:
  - a) Станции взвешивания должны быть оснащены сертификационным оборудованием для взвешивания. Для проведения взвешивания Договаривающиеся стороны

---

<sup>1</sup> Формулировка изменена с учетом предлагаемых изменений к статье 5.

<sup>2</sup> См. выше.

<sup>3</sup> См. выше.

<sup>4</sup> См. выше.

[, принимающие такие сертификаты,]<sup>5</sup> могут выбирать такие методы и оборудование, которые они считают целесообразными. Договаривающиеся стороны [, принимающие такие сертификаты,]<sup>6</sup> обеспечивают достаточную компетентность станций взвешивания с помощью таких средств, как аккредитация или оценка, использование соответствующих средств взвешивания, квалификация персонала, системы отвечающего установленным требованиям контроля качества и соблюдение процедур проверки.

- b) [Станции взвешивания и их оборудование должны]<sup>7</sup> оборудование для взвешивания должно содержаться в хорошем рабочем состоянии. [Оборудование]<sup>8</sup> должно регулярно проверяться и опечатываться компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов. Оборудование для взвешивания, максимально допустимая степень его погрешности и порядок его использования должны соответствовать рекомендациям международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ).
- c) Станции взвешивания оснащаются оборудованием для взвешивания, соответствующим либо:
- рекомендации МОЗМ R 76 "Неавтоматическое оборудование для взвешивания", класс точности III или выше;
  - [Проекту]<sup>9</sup> рекомендации МОЗМ "Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении", классы точности 0,5, 1, 2 или выше, обеспечивающие максимально допустимую погрешность [ $\pm 2\%$ ,  $1\%$  и  $0,5\%$ ]<sup>10</sup> или ниже.

---

<sup>5</sup> См. выше.

<sup>6</sup> См. выше.

<sup>7</sup> Изменение, предложенное Группой экспертов по Международному весовому сертификату транспортного средства Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮВЕ (Стамбул, 4 и 5 декабря 2001 года).

<sup>8</sup> См. выше.

<sup>9</sup> Секретариат сообщит о статусе рекомендации МОЗМ.

<sup>10</sup> Формулировка изменена с учетом предлагаемых изменений к статье 5.

В случае изменения весовой нагрузки на ось могут допускаться более высокие значения погрешности.

5. В исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрений в нарушениях или по требованию транспортного оператора/водителя соответствующего автотранспортного средства, компетентные органы могут провести повторное взвешивание этого транспортного средства. **[В том случае, если на станции взвешивания произведено несколько ошибочных измерений, выявленных проверяющими органами Договаривающейся стороны, принимающей такие сертификаты, компетентные органы страны, в которой находится эта станция взвешивания, принимают надлежащие меры для обеспечения того, чтобы такие случаи вновь не повторились.]**<sup>11</sup>

6. Образец сертификата может быть воспроизведен на любом из языков Договаривающихся сторон **[, принимающих такие сертификаты,]**<sup>12</sup> при условии, что не будут изменены формат сертификата и расположение его пунктов.

**[7. [Каждая] Договаривающаяся сторона, принимающая такие сертификаты, должна опубликовать перечень всех уполномоченных станций взвешивания в своих странах в соответствии с международными принципами, а также любые изменения к нему. Этот перечень, а также любые изменения к нему передаются Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для направления каждой Договаривающейся стороне и международным организациям, упомянутым в статье 3 приложения 7 к настоящей Конвенции.]**<sup>13</sup>

**[8. (Переходное положение) Поскольку в настоящее время лишь весьма немногие станции взвешивания располагают оборудованием для взвешивания, позволяющим определять нагрузку на одну ось или на группу осей, Договаривающиеся стороны,**

---

<sup>11</sup> Изменение, предложенное Группой экспертов по Международному весовому сертификату транспортного средства Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮВЕ (Стамбул, 4 и 5 декабря 2001 года).

<sup>12</sup> Формулировка изменена с учетом предлагаемых изменений к статье 5.

<sup>13</sup> См. выше.

**принимаящие такие сертификаты, соглашаются с тем, что в течение переходного периода, который истекает через 12 месяцев после вступления в силу настоящего приложения, измерения полного веса транспортных средств, как это предусмотрено в пункте 7.3 Международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС), считаются достаточными и признаются компетентными национальными органами.]**

\* \* \*

 <p><b>ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)</b></p>		<p><b>МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МВСТС)</b></p> <p><u>В соответствии с положениями приложения 8 (Облегчение процедур пересечения границ при международных автомобильных перевозках) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года</u> <b>Действителен для международной дорожной перевозки грузов</b></p>			
<p><b>Заполняется транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителями) транспортного средства ДО взвешивания транспортного средства</b></p>					
1. Транспортный оператор/компания (фамилия и адрес, включая страну)				Тел. №	
				Факс №	
				Электронная почта:	
2. Договор перевозки № <sup>1</sup>			Книжка МДП № (если это применимо) <sup>2</sup>		
3. Сведения о грузовом автотранспортном средстве					
3.1 Регистрационный номер	Автомобильного тягача/грузового автомобиля	Полуприцепа/прицепа			
3.2 Система подвески	Автомобильного тягача/грузового автомобиля <input type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная	Полуприцепа/прицепа <input type="checkbox"/> воздушная <input type="checkbox"/> механическая <input type="checkbox"/> иная			
<p><b>Заполняется оператором уполномоченной станции взвешивания</b></p>					
4. Уполномоченная станция взвешивания (наименование и адрес, включая страну)				5. Взвешивание транспортного средства № <sup>3</sup> / ___ / ___ / _____	
4.1 Класс точности оборудования для взвешивания <sup>4</sup> <input type="checkbox"/> Класс II <input type="checkbox"/> Класс III и/или <input type="checkbox"/> <0,5 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2				6. Дата выдачи (день, месяц, год)	
4.2 Дата последней калибровки					
7. Взвешивание грузовых автотранспортных средств (к настоящему сертификату должна быть приложена оригинальная официальная запись станции взвешивания)					
7.1 Тип грузового автотранспортного средства <sup>5</sup>					
7.2 Измерение веса на ось, в кг					
	<i>Ведущая</i>	<i>Неведущая</i>	<i>Одиночная</i>	<i>Сдвоенная</i>	<i>Строенная</i>
Первая ось					
Вторая ось					
Третья ось					
Четвертая ось					
Пятая ось					
Шестая ось <sup>6</sup>					
7.3 Измерение полного веса транспортного средства, в кг	Автомобильный тягач/грузовой автомобиль	Полуприцеп/прицеп	Полный вес транспортного средства		
8. Особые характеристики веса				8.3. Кол-во запасных шин	
8.1 Наполнение топливного бака, подсоединенного (топливных баков, подсоединенных) к двигателю, до: <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.4. Число человек на транспортном средстве во время взвешивания	
8.2 Наполнение дополнительного топливного бака (дополнительных топливных баков) (включая топливо в баках для устройств охлаждения) до: <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1				8.5. Подъемная ось <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
Заявляю, что вышеуказанные взвешивания были надлежащим образом произведены нижеподписавшимися на уполномоченной станции взвешивания				Печать	
Фамилия оператора станции взвешивания			Подпись		

<sup>1</sup> Например: накладная КДПГ №.

<sup>2</sup> В соответствии с Конвенцией МДП 1975 года.

<sup>3</sup> См. примечания на стр. 2.

<sup>4</sup> В соответствии с рекомендацией МОЗМ R 76 и/или проектом рекомендации "Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении.

<sup>5</sup> Код типа транспортного средства по прилагаемым схематическим рисункам, например А<sub>2</sub> или А<sub>2</sub>С<sub>2</sub>.

<sup>6</sup> Если число осей больше шести, указать это в графе "Примечания" на стр. 2.

<b>Заполняется транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем (водителями) транспортного средства <i>ПОСЛЕ</i> взвешивания транспортного средства</b>		
<b>Заявляю, что:</b>  а) вышеуказанные взвешивания были произведены вышеупомянутой станцией взвешивания, б) пункты 1–8 заполнены надлежащим образом и с) после взвешивания, произведенного на вышеупомянутой станции взвешивания на грузовое автотранспортное средство не было помещено никакого дополнительного груза.		
Дата	Фамилия водителя/фамилии водителей грузового автотранспортного средства	Подпись (подписи)
<b>Замечания (если имеются)</b>		
<b>Примечания</b>		
<b>Кодовый номер взвешивания транспортного средства состоит из трех элементов данных, соединенных дефисами:</b>  1) Код страны (в соответствии с Конвенцией ООН о дорожном движении 1968 года).  2) Двухзначный код, позволяющий идентифицировать национальную станцию взвешивания.  3) Пятизначный код (как минимум), позволяющий идентифицировать индивидуальное взвешивание.  <b>Примеры: GR-01-23456 или RO-14-000510.</b>  Этот серийный номер должен соответствовать номеру, указанному в журналах станции взвешивания.		

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕСОВОЙ СЕРТИФИКАТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МВСТС)****ПРАВОВАЯ ОСНОВА**

Международный весовой сертификат транспортного средства разработан в соответствии с положениями приложения 8 (Облегчение процедур пересечения границ при международных автомобильных перевозках) к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года.

**ЦЕЛЬ**

Международный весовой сертификат транспортного средства предназначен для предупреждения повторных взвешиваний грузовых автотранспортных средств в пути при международных перевозках, в частности при пересечении границ. Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.

**ПРОЦЕДУРА**

**[Если Договаривающиеся стороны принимают]<sup>1</sup>** Международный весовой сертификат транспортного средства, надлежащим образом заполненный а) оператором уполномоченной станции взвешивания и b) транспортным оператором (транспортными операторами)/водителем грузового автотранспортного средства (водителями грузовых автотранспортных средств), то он принимается и признается в качестве документа, содержащего достоверные сведения о взвешиваниях, произведенных компетентными органами Договаривающихся сторон. Как общее правило компетентные органы признают информацию, содержащуюся в настоящем Сертификате, в качестве достоверной и воздерживаются от требования провести дополнительные взвешивания. Однако в исключительных случаях, и особенно при наличии подозрений в нарушениях, компетентные органы могут произвести проверку веса транспортного средства в соответствии с национальными предписаниями.

Взвешивание для оформления настоящего Сертификата производится по запросу транспортного оператора (транспортных операторов)/водителя (водителей), грузовое автотранспортное средство которого (которых) зарегистрировано в одном из государств, являющихся Договаривающимися сторонами **[, принимающими также сертификаты]**, уполномоченными станциями взвешивания по цене, которая должна быть ограничена объемом предоставленных услуг.

Для целей настоящего Сертификата утвержденные станции взвешивания оснащаются оборудованием взвешивания, соответствующими либо:

- рекомендации МОЗМ R 76 "Неавтоматическое оборудование для взвешивания", класс точности III или выше; либо
- **[проекту]<sup>2</sup>** рекомендации МОЗМ "Автоматическое оборудование для взвешивания автотранспортных средств в движении", классы точности 0,5, 1, 2 или выше, обеспечивающие максимально допустимую погрешность **[ $\pm 2\%$ ,  $1\%$  и  $0,5\%$ ]<sup>3</sup>** или ниже.

В случае измерения веса, приходящегося на отдельную ось, могут допускаться более высокие значения погрешности.

**САНКЦИИ**

Транспортный оператор (транспортные операторы)/водитель автотранспортного грузового средства (водители автотранспортных грузовых средств) несет (несут) ответственность согласно национальному законодательству за любые фальшивые сведения, внесенные в Международный весовой сертификат транспортного средства.

При определении юридической действительности взвешивания (взвешиваний) для каждой системы взвешивания должна производиться оценка возможной погрешности при взвешивании. Величина этой погрешности, 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 этот Сертификат, если только величина (величины) замера веса, вписанные в этот Сертификат, за вычетом максимальной возможной погрешности взвешивания (т.е. 2% максимум или 800 кг в случае 40-тонного транспортного средства) не превышает (не превышают) максимально допустимой (допустимых) величины (величин) веса, предписанной (предписанных) национальным законодательством.

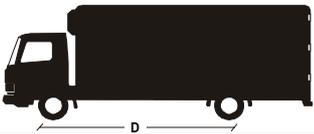
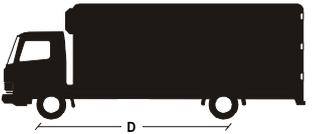
<sup>1</sup> Формулировка изменена с учетом предлагаемых изменений к статье 5.

<sup>2</sup> Секретариат сообщит о статусе рекомендации МОЗМ.

<sup>3</sup> Изменение, предложенное Группой экспертов по Международному весовому сертификату транспортного средства Регионального комитета по автомобильному транспорту (РКАТ) ИСЮВЕ (Стамбул, 4 и 5 декабря 2001 года).

<b>ДОПОЛНЕНИЕ</b>			
<b>к МЕЖДУНАРОДНОМУ ВЕСОВОМУ СЕРТИФИКАТУ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (МВСТС)</b>			
<b>Схематические рисунки типов грузовых автотранспортных средств, которые требуется указывать в пункте 7.1 МВСТС</b>			
№.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства	Расстояние между осями (в м) <sup>1</sup>
		* Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	<sup>1</sup> Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.

**I. ГРУЗОВИКИ**

1		A <sub>2</sub>	D < 4,0
2		A <sub>2</sub> *	D ≥ 4,0
3		A <sub>3</sub>	
4		A <sub>4</sub>	
5		A <sub>3</sub> *	
6		A <sub>4</sub> *	
7		A <sub>5</sub>	

№.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.
----	------------------------------------	---	--

**II. СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (согласно статье 1 t) главы I Конвенции о дорожном движении 1968 года - сцепленные транспортные средства)**

1		A <sub>2</sub> T <sub>2</sub>	
2		A <sub>2</sub> T <sub>3</sub>	
3		A <sub>3</sub> T <sub>2</sub>	
4		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub>	
5		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub> *	
6		A <sub>2</sub> C <sub>2</sub>	
7		A <sub>2</sub> C <sub>3</sub>	
8		A <sub>3</sub> C <sub>2</sub>	

No.	Грузовые автотранспортные средства	<u>Тип транспортного средства</u> * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.
9		A <sub>3</sub> C <sub>3</sub>	
10		A <sub>2</sub> C <sub>1</sub>	
11		A <sub>3</sub> C <sub>1</sub>	

### III. СОЧЛЕНЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА

1	с 3 осями		A <sub>2</sub> S <sub>1</sub>	
2	с 4 осями (одиночными или двойными)		A <sub>2</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>2</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>1</sub>	

No.	Грузовые автотранспортные средства	Тип транспортного средства * Означает первую альтернативную конфигурацию осей. ** Означает вторую альтернативную конфигурацию осей.	Расстояние между осями (в м) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Если в этом нет необходимости, параметры не указываются.	
3	с 5 или 6 осями (одиночными, сдвоенными или строенными)		A <sub>2</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> **	
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> **	
			Без схематического рисунка	A <sub>n</sub> S <sub>n</sub>

**Приложение 1**

**ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ  
СОГЛАШЕНИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ  
ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ,  
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС)  
(1 сентября 1970 года)**

Австрия  
Азербайджан  
Беларусь  
Бельгия  
Болгария  
Босния и Герцеговина  
Бывшая югославская Республика Македония  
Венгрия  
Германия  
Греция  
Грузия  
Дания  
Ирландия  
Испания  
Италия  
Казахстан  
Литва  
Люксембург  
Марокко  
Монако  
Нидерланды  
Норвегия  
Польша  
Португалия  
Российская Федерация  
Румыния  
Словакия  
Словения  
Соединенное Королевство  
Соединенные Штаты Америки  
Узбекистан  
Финляндия  
Франция  
Хорватия  
Чешская Республика  
Швеция  
Югославия  
Эстония

---

**Приложение 2**

**ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ СОГЛАШЕНИЯ О ПРИНЯТИИ  
ЕДИНООБРАЗНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ  
ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И  
О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ТАКИХ ОСМОТРОВ  
(13 ноября 1997 года)**

Венгрия  
Нидерланды  
Российская Федерация  
Румыния  
Финляндия  
Эстония

---