



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2
4 June 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH,
FRENCH and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто седьмая сессия, 28-30 октября 2003 года,
пункт 5 а) повестки дня)

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЕ**

**Проект пересмотренной Сводной резолюции об облегчении
международных автомобильных перевозок (СР.4)**

В результате проведения 7 октября 2002 года специального совещания, посвященного рассмотрению сводной резолюции СР.4 (см. документ TRANS/SC.1/2002/4), секретариат подготовил воспроизведенный ниже сводный вариант этой резолюции с учетом решений, принятых Рабочей группой по автомобильному транспорту. Внесенные Рабочей группой изменения выделены жирным шрифтом.

В ходе разработки этого варианта секретариату пришлось внимательно сопоставить положения, содержащиеся в документе TRANS/SC.1/2002/4, с теми положениями по данным вопросам, которые уже были приняты Европейским союзом или ЕКМТ. После их сопоставления секретариат предлагает улучшить имеющийся текст. С этой целью он предлагает дополнить положения СР.4 новыми определениями, позаимствованными из текстов Сообщества или резолюций ЕКМТ, изменить или дополнить некоторые положения для приведения их в соответствие с уже существующими и перенести часть определений из разделов 2 и 3 в раздел 1 (общие положения и принципы).

В соответствии с поручением Комитета по Внутреннему Транспорту (КВТ), сделанным на его 65-й сессии, секретариат подготовил воспроизведенный ниже документ (**Rev.2**), в который были включены положения, касающиеся допуска к профессиональной деятельности. Отправной точкой текста данных положений стала глава II Резолюция СЕМТ/СМ (2000)10 - заключительный текст (приводится в документе TRANS/SC.1/2000/6) с учетом более широкого контекста СР.4, включающего в себя положения о международных пассажирских перевозках.

Внесенные таким образом секретариатом изменения выделены **жирным курсивом**. Кроме того, для более полного понимания этих изменений секретариат подготовил пояснительную таблицу, воспроизведенную в документе TRANS/SC.1/2002/4/Rev.2/Add.1.

**СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (СР.4)**

Изменения, которые решила внести SC.1, выделены жирным шрифтом, а новые предложения, которые были внесены секретариатом в соответствии с поручением SC.1 и КВТ, выделены жирным курсивом

Рабочая группа по автомобильному транспорту,

отмечая, что в настоящей Сводной резолюции следует учесть международные договоры и другие международные правовые документы, которые были разработаны не под эгидой ЕЭК и некоторые положения которых непосредственно относятся к международным автомобильным перевозкам - речь идет, в частности, о

- Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (Хельсинки, 1975 год),
- Марракешском протоколе 1994 года (Соглашении ГАТТ 1994 года и Соглашении ГАТС 1994 года) об учреждении Всемирной торговой организации,
- Сводной резолюции, касающейся правил, применимых к международным автомобильным грузовым перевозкам, которая разработана под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, 2000 год),
- Сводной резолюции о пассажирских перевозках, разработанной под эгидой Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ, 1995 год),
- Декларации "К общеевропейской транспортной политике", принятой Хельсинкской конференцией 1997 года,
- Соглашении о нерегулярных автобусных пассажирских перевозках (Соглашении ИНТЕРБУС), заключенном между Европейским сообществом и многими странами Центральной и Восточной Европы; это Соглашение, подписанное Европейским сообществом и 13 третьими странами¹, вступило в силу **1 января 2003 года в отношении ратифицировавших его договаривающихся сторон**, -

отмечая, с другой стороны, что в целях облегчения международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в Европе под эгидой ЕЭК был заключен целый ряд международных документов (см. перечень в приложении 3 к настоящему документу),

отмечая, кроме того, отсутствие единообразия в их применении, а также то, что они не охватывают всех аспектов международных автомобильных перевозок, часть которых

¹ Босния и Герцеговина, Болгария, Хорватия, Чешская Республика, Венгрия, Латвия, Литва, Молдавия, Польша, Румыния, Словацкая Республика, Словения и Турция.

регулирується определенным числом рекомендаций и резолюций, принятых в рамках деятельности Рабочей группы по автомобильному транспорту,

сознавая необходимость обновления и изменения структуры некоторых из этих рекомендаций и резолюций,

желая обеспечить максимально возможное упрощение и унификацию правил и процедур автомобильных перевозок в Европе в целях создания согласованного, гибкого и простого режима автомобильных перевозок, способствующего координации между различными видами транспорта,

рекомендует государствам, которые еще не ратифицировали эти международные документы или не присоединились к ним, немедленно ратифицировать их или присоединиться к ним в максимально полной мере, а если они еще не могут сделать этого, то тем не менее применять отныне и как можно в более полной мере содержащиеся в них положения,

рекомендует государствам применять правила, которые соответствуют рекомендациям, содержащимся в настоящей Сводной резолюции,

рекомендует государствам при заключении между собой двусторонних или многосторонних соглашений предоставлять по возможности более либеральный режим, чем тот, который предусматривается в настоящей Резолюции, причем в этом случае соответствующие положения настоящей Резолюции применяться не должны,

рекомендует государствам поощрять мультимодальный подход к перевозкам для **ограничения отрицательного воздействия на окружающую среду и обеспечения ее охраны.**

* * *

ГЛАВА I

РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Раздел 1 - Общие положения и принципы

1.1 Введение

Автомобильные перевозки должны осуществляться таким образом, чтобы они не наносили ущерба общественному порядку, безопасности, окружающей среде, здоровью людей и морали затрагиваемой страны и соответствовали законодательству этой страны, ее международным обязательствам в этой области, а также мерам по охране окружающей среды.

1.1.1 Определения

Для целей настоящей главы:

1.1.1.1 *Под "компетентными органами"² подразумеваются соответствующие органы стран - членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), которые обладают компетенцией в областях, охватываемых настоящей Резолюцией.*

1.1.1.2 *Под "разрешением" подразумевается документ, дающий право использовать транспортное средство на территории данной страны в рамках либо международной автомобильной перевозки пассажиров, либо международной автомобильной перевозки грузов.*

1.1.1.3 *Под "предприятием"³ подразумевается любое физическое или юридическое лицо, преследующее или не преследующее коммерческие цели, любое объединение или любая группа лиц, не обладающие правосубъектностью и преследующие или не преследующие коммерческие цели, а также любой орган государственной власти, независимо от того, наделен ли он собственной правосубъектностью либо подчиняется органу власти, имеющему правосубъектность.*

1.1.1.4 *Под "перевозчиком" подразумевается предприятие, которое в соответствии с действующими национальными законами и предписаниями уполномочено осуществлять в соответствующих случаях перевозку*

² Адаптированный вариант определения, приведенного в резолюции СЕМТ/СМ (2000) 10/заключительный текст (пункт 2 главы 1).

³ См. статью 1 директивы 96/26 Совета от 29 апреля 1996 года (JOCE L 124 от 23/075/1996), измененной на основании директивы 98/76/СЕ Совета от 1/10/98.

пассажиров или грузов как на коммерческой основе, так и за собственный счет.

- 1.1.1.5 Под "сбором за пользование"⁴ подразумевается оплата в установленном размере, дающая право на использование транспортным средством в течение установленного периода времени (например, недели, одного или нескольких месяцев, года и т.д.) автодорожных инфраструктур, указанных в первом абзаце и расположенных на территории страны, в которой действуют требования о таком сборе. Он может уплачиваться посредством приобретения соответствующей наклейки.
- 1.1.1.6 Под "сбором за проезд"⁴ подразумевается сумма, размер которой определяется с учетом проезда транспортного средства по участку одной из инфраструктур, указанных в первом абзаце выше, обозначенному двумя пунктами. Размер этой суммы обуславливается расстоянием, пройденным транспортным средством, и типом этого транспортного средства.
- 1.1.1.7 Под "автомагистралью"⁴ подразумевается дорога, специально построенная и предназначенная для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая
- i) за исключением определенных мест или во временном порядке имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, разделенные полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;
 - ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными путями, ни с трамвайными путями, ни с пешеходной дорожкой;
 - iii) специально обозначена в качестве автомагистрали.
- 1.1.1.8 Под "арендованным транспортным средством"⁵ подразумевается любое транспортное средство, которое за вознаграждение или на определенный период времени предоставлено предприятию, занимающемуся перевозками грузов автомобильным транспортом по найму или за вознаграждение либо за собственный счет, на основе договора аренды или лизинга, заключенного с предприятием, владеющим этим транспортным средством.

⁴ См. статью 2 директивы 1999/62/CE Европейского парламента и Совета от 17 июня 1999 года (JOCE L 187 от 05/07/1999).

⁵ См. резолюцию СЕМТ/СМ (2000)10/заключительный текст (пункт 2 главы 1).

1.2 **Применимые принципы**

1.2.1 Режимы, определенные в пунктах 3.2 и 4.2 ниже, следует соблюдать без ущерба для принятых международных обязательств, в соответствии со следующими положениями:

1.2.1.1 Государствам следует применять принцип недискриминации, воздерживаясь от проведения различий в зависимости от гражданства или домицилия перевозчика и происхождения или пункта назначения транспортных средств, в частности в том, что касается положений о налогообложении, контроля и санкций.

1.2.1.2 Государство представляет на своей территории льготы иностранным перевозчикам, *если* его собственные перевозчики *пользуются* эквивалентными льготами на территории стран, *где эти иностранные перевозчики учреждены*.

1.2.1.3 Государства оставляют за собой право приостановить предоставление отдельных льгот, предусмотренных настоящей сводной Резолюцией, перевозчикам других стран, которые не соблюдают принцип взаимности.

1.2.1.4 Государствам следует стремиться обеспечивать соблюдение перевозчиками законов и правил технического или административного характера, действующих на территории, по которой осуществляется перевозка, в частности законов и правил, регулирующих перевозки и дорожное движение, а также многосторонних и двусторонних соглашений.

1.2.1.5 В целях ограничения времени ожидания, а также осуществления формальностей и проверок на границах государствам следует приложить усилия для:

- обеспечения, по возможности на совместной основе, соответствующего оборудования с регулярным учетом при этом изменения требований в области дорожного движения и проверок;
- обеспечения достаточной для удовлетворения потребностей в области перевозок численности сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для выполнения их функций;
- согласования часов работы пунктов пересечения границ и контрольных органов;
- проведения проверок с минимальными задержками и внедрения совместно с правительствами соседних стран скоординированных процедур проверок;
- заблаговременного уведомления компетентных органов других государств о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок;
- ***сокращения времени задержек на границах - в тех местах, где задержки имели место, - с тем чтобы их продолжительность не***

*превышала одного часа и были обозначены цели по сокращению времени задержек в часы пик*⁶.

1.2.1.6 Государствам следует в рамках действующих правил и процедур регулярно рассматривать возможности облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям и изучить возможность⁷:

- упрощения формальностей и ограничения количества и типов требующихся письменных документов,
- сокращения сроков выдачи виз профессиональным водителям,
- выдачи многократных въездных виз сроком действия на один год.

(Предложение о добавлении, внесенное Российской Федерацией на девяносто шестой сессии SC.1:

"Принимать от признанных транспортных объединений запросы на предоставление виз для профессиональных водителей".)

1.2.1.7 Сборы за пользование или сборы за проезд (*см. пункты 1.1.1.5 и 1.1.1.6*), уплачиваемые пользователями дороги, могут взиматься для покрытия расходов, понесенных страной при строительстве, обслуживании и расширении ее дорог. Эти сборы за проезд и сборы за пользование в целом следует взимать только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (например, автомагистралей, автодорог с разделенными проезжими частями, имеющих аналогичные характеристики, или - при их отсутствии - автодорог, используемых для международных и межрегиональных грузовых перевозок (дорог категории "Е"), а также, когда это применимо, в случае использования мостов, туннелей и автодорог на горных перевалах. За исключением использования этих последних инфраструктур, сборы за проезд и сборы за пользование не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги.

1.2.1.7.1 Любой сбор за пользование, введенный на основании национального законодательства либо двусторонних или многосторонних соглашений, должен быть пропорционален реальным затратам, обусловленным дорожным движением. Сборы должны дифференцироваться в зависимости от затрат, обусловленных движением автотранспортных средств.

1.2.1.7.2 Средние размеры сборов за проезд следует увязывать с затратами на строительство, эксплуатацию и расширение данной сети инфраструктуры.

⁶ Позаимствовано из резолюции СЕМТ/СМ (99)3/заключительный текст.

⁷ См. резолюцию СЕМТ/СМ (98)9/заключительный текст.

(Предложение о добавлении, внесенное Российской Федерацией на девяносто шестой сессии SC.1:

"На основе двустороннего или многостороннего соглашения государства могут с учетом соблюдения принципов взаимности освобождать перевозчиков от уплаты сборов за пользование автодорогами, принадлежащими государству".)

- 1.2.1.8 Каждое государство, если позволяют обстоятельства, должно вносить в свои законы и правила или в международные соглашения поправки, необходимые для их согласования с определенными выше принципами, и должно воздерживаться от принятия новых законов или заключения новых соглашений, которые противоречили бы этим принципам.
- 1.2.1.9 Что касается сборов за проезд, сборов за пользование, правил и формальностей в связи с транзитными и двусторонними перевозками, то с учетом принципов, определенных в пунктах 1.2.1.1, 1.2.1.2 и 1.2.1.3 и 1.2.1.12, каждое государство должно предоставлять автотранспортным средствам и их экипажам, зарегистрированным в стране, принявшей вышеуказанные принципы, такой режим, который является не менее благоприятным, чем режим, предоставляемый для транзитных перевозок в любую третью страну или из нее.
- 1.2.1.10 Странам, в которых используется система разрешений для двусторонних автомобильных перевозок, следует, если это возможно, выдавать по просьбе **компетентных органов** разрешение перевозчикам всех стран, *кроме* тех, с которыми они заключили двусторонние или многосторонние соглашения, **при условии соблюдения принципа взаимности.**
- 1.2.1.11 С учетом других положений настоящих принципов **свобода транзита должна гарантироваться/свободу транзита следует гарантировать** на основных международных автомагистралях (на дорогах категории "Е" в Европе и на аналогичных дорогах других континентов). Транзит не следует запрещать или обуславливать такими мерами, как взимание транзитных сборов, пошлин (*кроме налогов или сборов за пользование транспортными инфраструктурами, взимаемых в виде налогов*) либо ограничивать его квотами.
- 1.2.1.12 Государствам следует предоставлять транспортным средствам, перевозящим пассажиров и скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет - при пересечении ими границ - перед транспортными средствами, осуществляющими **коммерческие** перевозки.
- 1.2.1.13 Государствам следует согласовать требования, предъявляемые ими в отношении максимально допустимых веса и габаритов транспортных средств, задействованных в международных автомобильных перевозках, и выдавать специальные разрешения на эксплуатацию транспортных средств, не удовлетворяющих нормам.

(Предложение о добавлении, внесенное Российской Федерацией на девяносто шестой сессии SC.1:

"Нормы и стандарты, касающиеся веса и габаритов и применяемые государствами в отношении своих национальных перевозчиков, следует применять также в отношении перевозчиков из других государств, задействованных в международных автомобильных перевозках".)

1.2.1.14 Любое государство может при условии, что оно не проводит никакого различия между автотранспортными средствами стран, принявших настоящие принципы, и не злоупотребляет упомянутыми ниже правами:

- временно приостановить на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории осуществление права транзита автотранспортных средств при условии, что такое приостановление необходимо в целях обеспечения в стране общественного порядка, безопасности или здоровья людей;
- временно предписать на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории любые объезды, необходимые в связи со строительством или техническим обслуживанием дорог либо продиктованные исключительными обстоятельствами, обусловленными ситуацией в области дорожного движения;
- принять решение относительно подходящего времени или конкретных маршрутов, по которым должны производиться перевозки крупногабаритных или тяжеловесных грузов и перевозки опасных грузов.

1.2.1.15 **Государствам следует** гарантировать благоприятные условия для дорожного движения на участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории и, в частности, устранять любые узкие места на этих дорогах и на границах государств, которые они пересекают, и облегчать движение транзитных потоков с помощью других специальных мер.

1.2.1.15.1 В странах, где установлены периоды, в течение которых движение транспорта ограничено, компетентные органы этих стран должны попытаться согласовать такие периоды с периодами, установленными в соседних странах, и проинформировать в разумные сроки другие страны о любых изменениях этих периодов.

1.2.1.16 Ни одно из положений, содержащихся в вышеуказанных принципах, не исключает право государств, вступивших в таможенный или иной союз или экономическую зону, принимать иные положения или положения, регламентирующие в рамках указанной зоны автомобильные перевозки, каботаж, перевозки между третьими странами и транзитные перевозки.

Раздел II – Допуск к профессиональной деятельности оператора международных перевозок⁸

2.1 Общие положения

«Профессиональная деятельность оператора международных перевозок» означает в контексте данного раздела деятельность любого предприятия, осуществляющего:

- международные грузовые перевозки за счет третьих лиц на отдельном транспортном средстве, либо на составе сцепленных транспортных средств; или

- международные пассажирские перевозки, предоставляемые населению или отдельным категориям пользователей за вознаграждение, выплачиваемое перевезенным лицом либо организатором перевозки, и осуществляемые выделенными для этой цели механическими транспортными средствами, предназначенными по своей конструкции и оснащению для перевозки более 9 человек (включая водителя).

2.1.1 Для того чтобы заниматься международными [...] автомобильными перевозками, транспортные предприятия должны первоначально получить лицензию для выполнения такой деятельности от компетентного органа страны, в которой они находятся.

2.1.2 [...] Транспортные предприятия, которые подают заявку на выполнение международных автомобильных [...] перевозок, должны предъявить доказательства и продемонстрировать на протяжении всего периода своей деятельности, что они:

- a) пользуются хорошей репутацией;
- b) имеют надлежащее финансовое положение;
- c) отвечают требованиям в отношении профессиональной компетентности.

Если податель заявки является физическим лицом и не отвечает требованию c), то компетентные органы тем не менее могут разрешить ему заниматься профессиональной деятельностью оператора международных [...] автомобильных перевозок при условии, что он укажет вышеупомянутым органам другого лица, отвечающего требованиям пунктов a) и c) выше, который будет эффективно и непрерывно управлять транспортными операциями предприятия на постоянной основе.

⁸ Позаимствовано из резолюции СЕМТ/СМ (2000)10/заключительный текст (пункт 2)

Если податель заявки не является физическим лицом, то требования подпунктов а) и с) должны быть соблюдены лицом или лицами, которые будут эффективно управлять транспортными операциями предприятия на постоянной основе.

2.1.3 Требование в отношении "хорошей репутации" считается соблюденным, если физическое лицо или лица, которые, как считается, отвечают ему в соответствии с пунктом **2.1.2**:

- не были осуждены за серьезные уголовные преступления, включая преступления коммерческого характера;
- не были объявлены непригодными для занятия профессиональной деятельностью транспортного оператора;
- не были осуждены за серьезные нарушения трудового законодательства, транспортного законодательства, и в частности правил, регулирующих порядок соблюдения требований в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха, либо законодательства, регулирующего дорожное движение, в частности предписаний, касающихся безопасности транспортного средства и охраны окружающей среды.

Требование в отношении "хорошей репутации" также считается выполненным, если данное лицо или лица были реабилитированы.

2.1.4 Требование в отношении "финансового положения" заключается в наличии достаточных средств для обеспечения надлежащих условий для создания предприятия и управления им.

При оценке финансового положения компетентный орган учитывает: годовую бухгалтерскую отчетность предприятия; в соответствующих случаях имеющиеся у него средства, включая банковские депозиты, кредиты по текущему счету и кредитоспособность; активы, включая грузы, которые предприятие может внести в качестве залога; расходы, включая закупочную цену или первоначальный взнос при покупке транспортных средств; недвижимость; производственные мощности; оборудование и оборотный капитал.

Предприятие должно иметь капитальные средства и резервы на эксплуатируемые транспортные средства в размере, не меньше минимума, требуемого в Европейском союзе⁹. В том случае, если страна – член **ЕЭК ООН**, не входящая в Европейский союз, не способна выполнить такие минимальные требования, она должна сообщить секретариату в течение трех месяцев после

⁹ Минимальный объем средств, требуемый в Европейском союзе (директива 98/76/ЕЕС, принятая Советом 1 октября 1998 года):

- первое транспортное средство: 9 000 евро
- любое дополнительное транспортное средство: 5 000 евро.

принятия настоящей резолюции о периодах времени, необходимых ей для постепенного выполнения таких требований. Эти периоды в любом случае не должны превышать **[5]** лет.

Компетентный орган может принять или потребовать в качестве доказательства подтверждение или гарантии, предоставленные банком или другим надлежащим образом уполномоченным учреждением. Такое подтверждение или гарантия могут быть предъявлены в виде банковской гарантии, в соответствующем случае в качестве дополнительного обеспечения или поручительства, либо в виде любого другого аналогичного средства.

2.1.5 "Профессиональная компетентность" должна предполагать обладание достаточными знаниями, для того чтобы надлежащим образом и эффективно заниматься профессиональной деятельностью международного [...] автомобильного перевозчика, включая, в качестве минимальных требований, знание следующих вопросов:

- коммерческое и финансовое управление предприятием;
- технические стандарты и операции;
- безопасность дорожного движения;
- доступ к рынкам;
- элементы торгового права;
- элементы социального и трудового права;
- элементы гражданского права;
- элементы налогового права.

Требование в отношении профессиональной компетентности **должно быть** выполнено посредством успешной сдачи обязательного письменного экзамена, которое может быть дополнено устным экзаменом, проводимым органом или учреждением, назначенным для этой цели страной-участницей.

Устанавливая уровень подготовки и оговаривая области знаний, требуемых для подтверждения профессиональной компетентности, компетентные органы стран – членов **ЕЭК ООН**, не входящих в Европейский союз, должны в максимально возможной степени руководствоваться соответствующими "достижениями сообщества" и учитывать их.

Однако физические лица, представляющие доказательства того, что они получили лицензию в одной из стран – членов **ЕЭК ООН** для осуществления международных [...] автомобильных перевозок до введения этой системы, освобождаются от требования предъявлять доказательства того, что они отвечают положениям, изложенным в пункте **2.1.2 с)**. Это положение применяется к физическим лицам, которые управляют транспортными операциями предприятия.

2.2 **Отзыв лицензий на деятельность в качестве международного автомобильного [...] перевозчика**

Страны-члены обеспечивают, чтобы компетентные органы отзывали лицензию на занятие профессиональной деятельностью международного автомобильного перевозчика, если они устанавливают, что положения пункта **2.1.2 а), б) или с)** больше не соблюдаются. В случае, если не соблюдается пункт **2.1.2 б)**, предприятию предоставляется не более одного года для представления финансового плана с указанием того, что финансовое положение будет устойчивым в ближайшем будущем. В случае, если не соблюдается пункт **2.1.2 с)**, предприятию предоставляется не более одного года для назначения замены.

Раздел 3 - Пассажирские перевозки

3.1 Определения

Для целей настоящего раздела:

3.1.1 под "автомобильными перевозками пассажиров" подразумеваются:

- перевозки пассажиров по автомобильным дорогам транспортными средствами, которые в соответствии с их типом конструкции и оборудованием пригодны для перевозки более девяти пассажиров, включая водителя, и предназначены для таких перевозок;
- порожние рейсы указанных транспортных средств для осуществления перевозок, упомянутых выше.

3.1.2 Перевозка пассажиров называется "транзитной" в отношении определенной страны, если она производится через эту страну и является частью перевозки, пункты отправления и назначения которой находятся в другой стране, и если на территории этой страны без специального разрешения не производится ни высадка, ни посадка пассажиров.

3.1.3 "Регулярными перевозками"¹⁰ являются пассажирские перевозки, осуществляемые с определенной регулярностью и по заранее определенному маршруту, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться высадка и посадка пассажиров. В отношении регулярных перевозок могут применяться заранее определенные расписания и тарифы.

3.1.4 "Регулярными специальными перевозками"¹¹, независимо от их организатора, являются перевозки не всех пассажиров, а только отдельных их категорий в тех случаях, когда эти перевозки осуществляются на условиях, указанных в пункте **3.1.3**. Эти услуги включают:

¹⁰ См. пункт 3 статьи 3 Соглашения ИНТЕРБУС.

¹¹ См. пункт 4 статьи 3 Соглашения ИНТЕРБУС

- перевозку рабочих на работу и домой;
- перевозку детей и подростков в учебные заведения и обратно.

То обстоятельство, что специальная регулярная перевозка может видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на ее классификацию как регулярной перевозки.

3.1.5 "Челночными перевозками"¹² являются многоразовые перевозки, организованные для доставки из одного и того же пункта отправления в один и тот же пункт назначения заранее организованных групп пассажиров. Каждая группа состоит из пассажиров, которые перевозятся в одном направлении и возвращаются в пункт отправления в ходе одной из последующих обратных поездок тем же транспортным оператором. Под пунктом отправления или назначения следует понимать *место, где начинается поездка, и место, где она заканчивается*, а также в каждом случае близлежащие населенные пункты в радиусе 50 километров. Челночные перевозки отвечают следующим требованиям:

- посадка и высадка пассажиров в пути в ходе челночной перевозки не производится;
- первый обратный рейс из пункта назначения и последний рейс в пункт назначения каждой серии челночных перевозок осуществляются без пассажиров.

Однако на отнесение такой перевозки к категории челночной не влияет то обстоятельство, что с согласия компетентных органов заинтересованных стран:

- пассажиры могут совершать обратный рейс с другой группой или другим перевозчиком;
- в пути производится посадка и высадка пассажиров;
- в ходе первого рейса в пункт назначения и последнего рейса в пункт отправления конкретной серии челночных перевозок пассажиры не перевозятся.

3.1.6 "Нерегулярными международными перевозками"¹³ являются перевозки, которые осуществляются по территории не менее двух государств и которые не подпадают ни под определение регулярных перевозок либо специальных регулярных перевозок, ни под определение челночной перевозки. Эти перевозки могут осуществляться с определенной частотой, оставаясь при этом нерегулярными перевозками. Они включают перевозки перечисленных ниже типов:

¹² См. пункт 5 статьи 3 Соглашения ИНТЕРБУС.

¹³ См. пункт 2 статьи 3 и пункты 1-3 статьи 6 Соглашения ИНТЕРБУС.

- "круговые туры без промежуточной посадки/высадки": это перевозки, осуществляемые на одном и том же транспортном средстве, которое перевозит одну и ту же группу пассажиров по всему маршруту и доставляет их в пункт отправления, *причем пункт отправления находится на территории страны, в которой учрежден перевозчик*;

- перевозки "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров": это такие перевозки, при которых пассажиры перевозятся в пункт назначения, а при возвращении в транспортном средстве находится только экипаж.

Пункт отправления находится на территории страны, в которой учрежден перевозчик

3.1.6.1 "Прочими перевозками" являются перевозки, которые в соответствии с приведенными выше определениями не относятся ни к категории круговых туров, ни к категории перевозок, включающих рейс в пункт назначения - с пассажирами, а рейс обратно - без пассажиров. К ним относятся, в частности, некоторые виды перевозок, при которых рейс в пункт назначения осуществляется порожняком, а возвращение - с пассажирами.

~~2.1.7~~ Под "перевозчиком" подразумевается любое физическое или юридическое лицо, которое в соответствии с действующими национальными законами и правилами уполномочено осуществлять перевозку пассажиров.

3.1.8.7 Под "пассажирскими перевозками за собственный счет"¹⁴ подразумеваются перевозки, осуществляемые в некоммерческих целях *предприятием* при условии, что:

- транспортная деятельность является лишь вспомогательным видом деятельности этого *предприятия*;
- используемые транспортные средства являются собственностью этого *предприятия* либо были куплены им *в рассрочку*, были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору аренды или лизинга, и управляются *одним из сотрудников предприятия*.

Они могут быть поставлены в зависимость от получения разрешения или свидетельства, выдаваемого компетентными органами страны, где осуществляется подобная перевозка, если последняя не отвечает требованиям, определенным в пункте **3.2.3** ниже.

¹⁴ См. пункт 4 статьи 2 Правил (СЕЕ) № 684/92 Совета, измененных на основании Правил (СЕ) № 11/98 от 11 декабря 1997 года.

3.2 **Применяемый режим**

3.2.1 **Регулярные перевозки**

3.2.1.1 Регулярные и специальные регулярные перевозки, определенные в пунктах 3.1.3 и 3.1.4 выше, производятся в зависимости от обстоятельств на основании разрешения на регулярные перевозки или разрешения на специальные регулярные перевозки (именуемого далее "разрешением").

3.2.1.2 Решения по заявке **какого-либо перевозчика** на организацию регулярных перевозок, на изменение условий, регулирующих эти перевозки, или на возобновление разрешения следует принимать компетентным органам заинтересованных стран.

3.2.1.3 Компетентному органу страны, которому **этот перевозчик** подаёт заявку, следует предоставить разрешение или отказать в выдаче разрешения в кратчайшие сроки с учетом необходимых проверок, которые компетентные органы могут осуществлять.

3.2.1.4 В каждом разрешении должны освещаться следующие аспекты (*информация, помеченная значком (♦), должна быть включена в приложение к разрешению*):

- маршрут перевозки с указанием пунктов пересечения границы, остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров, а в случае специальных регулярных перевозок - категория лиц, допущенных к перевозке, и их пункты назначения;
- периоды осуществления перевозки;
- частота рейсов транспортных средств;
- расписания (♦);
- фамилии транспортных операторов, занятых в регулярных перевозках (♦);
- особые условия (если таковые предусмотрены) (♦).

3.2.1.5 Государствам следует выдавать разрешения на регулярные перевозки сроком не менее чем на три года или же, если их законодательство позволяет им выдавать такие разрешения на срок не более одного года, рассматривать возможность принятия таких мер, чтобы перевозчики были уверены в том, что выданные им разрешения будут продлены по крайней мере два раза с учетом того, что независимо от срока действия разрешения ничто не мешает аннулировать его в случае несоблюдения условий, на которых оно было предоставлено. Даты вступления в силу и прекращения действия разрешений, выдаваемых более чем одной страной, следует согласовывать.

3.2.1.6 Поскольку разрешение действует только в отношении той части маршрута, которая проходит по территории страны, выдавшей разрешение, государствам следует по мере возможности заключать двусторонние или многосторонние соглашения, с тем чтобы разрешения, выданные странами, на территории которых находятся пункты отправления, были действительны также в странах, по которым осуществляются транзитные перевозки.

3.2.1.7 Когда в рамках регулярных пассажирских перевозок компетентные органы стран отправления и назначения намерены выдать необходимые разрешения, компетентные органы стран, территория которых пересекается без посадки или высадки пассажиров, должны также по предъявлении запроса с указанием маршрута следования, частоты рейсов и расписания, выдавать необходимые разрешения на транзитные перевозки.

3.2.2 Челночные перевозки

3.2.2.1 Челночные перевозки, определенные в пункте **3.1.5** выше, осуществляются в соответствии с разрешением на челночные перевозки (далее именуемым "разрешением"). В качестве условия выдачи разрешения может потребоваться предоставление жилья.

3.2.2.2 Заявки на получение разрешений должны направляться компетентным органам стран, по территории которых перевозчик намерен осуществлять перевозку.

3.2.2.3 По получении заявки компетентный орган должен, по возможности в течение 30 дней, выдать такое разрешение или уведомить об отказе в его выдаче.

3.2.2.4 В каждом разрешении должны освещаться следующие аспекты (*информация, помеченная значком (♦), должна быть включена в приложение к разрешению*):

- вид челночной перевозки;
- маршрут перевозки с указанием пункта отправления, пункта назначения, остановок и пунктов пересечения границ;
- срок действия разрешения;
- расписания (♦);
- количество и даты рейсов (♦);
- фамилии транспортных операторов, занятых в челночных перевозках (♦);
- при необходимости, отступления от действующих положений или льготы, предоставленные в соответствии с положениями пунктов **3.1.5** и **3.2.2.5** (♦).

3.2.2.5 Кроме того, предоставляются следующие льготы:

- владельцу разрешения, в порядке исключения, разрешено брать в обратный рейс часть пассажиров, которые совершили поездку в пункт назначения с другой группой;
- владельцу разрешения может быть разрешено брать пассажиров на рейс в пункт назначения на территории государства, из которого осуществляется перевозка, и производить высадку пассажиров на обратном пути на территории государства, в которое осуществляется перевозка;
- когда пассажиры, прибывающие из третьих стран, образуют группы в аэропорту при выходе из самолета или в порту при спуске с судна и находятся в пути в соответствии с договором, заключенным до их прибытия в страну, где

должна быть произведена их посадка в транспортное средство, при наличии специального разрешения, выданного компетентными органами заинтересованных стран, допускается возможность выполнить первый рейс в пункт назначения и последний рейс в обратном направлении без пассажиров в рамках маятниковых перевозок.

3.2.3 Нерегулярные международные перевозки

3.2.3.1 *Помимо исключительных случаев, согласованных с компетентными органами заинтересованных сторон, в ходе нерегулярных перевозок посадка и высадка пассажиров может производиться только по разрешению этих органов.*

Если компетентными органами заинтересованных сторон не будет принято иное решение, то приведенные ниже положения будут применяться только к нерегулярным международным перевозкам за собственный счет¹⁵.

3.2.3.2 Круговые туры без промежуточной посадки/высадки (см. пункт 3.1.6 выше)

Не следует требовать разрешения в отношении осуществления нерегулярных международных перевозок этой категории на территории стран, не являющихся страной, в которой учрежден перевозчик¹⁶.

3.2.3.3 Перевозки "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров" (см. пункт 3.1.6)

Не следует требовать разрешения в отношении осуществления нерегулярных международных перевозок этой категории на территории стран, не являющихся страной, в которой учрежден перевозчик¹⁷.

3.2.3.4 Перевозки "в пункт назначения - без пассажиров, обратно - с пассажирами" (см. пункт 3.1.6.1)

Не следует требовать разрешения в отношении осуществления нерегулярных международных перевозок этой категории на территории стран, не являющихся страной, где учрежден перевозчик, при условии, что на обратном пути все пассажиры будут взяты в том же пункте и что будет выполнено одно из следующих требований¹⁸:

¹⁵ См. пункт 4 статьи 1 Соглашения ИНТЕРБУС.

¹⁶ См. пункт 1 статьи 6 Соглашения ИНТЕРБУС.

¹⁷ См. пункт 2 статьи 6 Соглашения ИНТЕРБУС.

¹⁸ См. пункт 3 статьи 6 Соглашения ИНТЕРБУС.

- а) из пассажиров составляются группы на территории страны, не являющейся страной, *где учрежден перевозчик*, или страной, где производится их посадка, в соответствии с договорами перевозки, заключенными до их прибытия на территорию этой страны, и они перевозятся по территории страны, *где учрежден перевозчик*;
- б) пассажиры были ранее доставлены тем же перевозчиком на условиях, предусмотренных в положениях, касающихся перевозок типа "в пункт назначения - с пассажирами, обратно - без пассажиров" (пункт **3.1.6**), на территорию страны, где они вновь произвели посадку, и перевозятся на территорию страны, *где учрежден перевозчик*;
- в) пассажиры получили приглашение поехать на территорию другой страны при условии, что затраты на перевозку берет на себя лицо, делающее такое приглашение. Такие пассажиры должны образовать однородную группу, которую нельзя было составить только с целью совершения этой поездки и которая перевозится на территорию страны, *где учрежден перевозчик*;

3.2.3.5 Прочие перевозки с въездом без пассажиров (см. пункт **3.1.6.1**).

На территории заинтересованной страны может потребоваться разрешение на такие прочие перевозки, если не выполняется ни одно из условий, указанных выше в подпунктах а), б) и в) пункта **3.2.3.4**.

Раздел 4. - Грузовые перевозки

4.1 Определения

Для целей настоящего раздела:

3.1.1 Под "перевозчиком" подразумевается любое физическое или юридическое лицо, которое осуществляет автомобильную перевозку грузов на коммерческой основе или за собственный счет в соответствии с национальными законами и правилами страны, в которой оно проживает или обосновалось.

4.1.1 Под "автомобильными перевозками грузов" подразумеваются перевозки с использованием транспортных средств, предназначенных для автомобильной перевозки грузов.

4.1.2 Под "международными автомобильными перевозками грузов"¹⁹ подразумеваются рейсы как *груженого, так и порожнего транспортного средства:*

1. *пункты отправления и назначения которого расположены в двух разных странах-членах, с транзитом или без транзита по территории одной или более стран-членов или стран, не являющихся членами ЕЭК ООН;*
2. *которое отправляется из одной страны-члена в место назначения в стране, не являющейся членом ЕЭК ООН, или наоборот, с транзитом или без транзита по территории одной или более стран-членов или стран, не являющихся членами ЕЭК ООН;*
3. *между странами, не являющимися членами ЕЭК ООН, с транзитом по территории одной или более стран-членов ЕЭК ООН;*

4.1.3 Под "транспортным средством"²⁰ подразумевается зарегистрированное в какой-либо стране автотранспортное средство или состав транспортных средств, в котором по крайней мере автотранспортное средство зарегистрировано в какой-либо стране, предназначенные для перевозки грузов. Транспортное средство либо может принадлежать перевозчику, либо может быть передано в его распоряжение на основании договора *аренды*.

3.1.4 Под "разрешением" подразумевается документ, дающий право использовать транспортное средство на территории данной страны в рамках международной автомобильной перевозки грузов.

¹⁹ См. резолюцию СЕМТ/СМ (2000)10/Заключительный текст (пункт 2 главы 1).

²⁰ Позаимствовано из резолюции СЕМТ/СМ (2000)10/Заключительный текст (пункт 2 главы 1).

- 4.1.4** Под "квотами" подразумевается максимальное число имеющихся разрешений на проезд транспортных средств из одной страны в другую в течение определенного периода.
- 4.1.5** Под "транзитом" подразумевается автомобильная перевозка грузов через страну, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки грузов.
- 4.1.6** Под "каботажем" подразумевается операция по автомобильной перевозке грузов, погруженных в одном пункте данной страны и разгруженных в другом пункте этой же страны, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в другой стране.
- 4.1.7** Под "перевозкой между третьими странами" подразумевается транспортировка грузов, погруженных в одной стране и разгруженных в другой стране, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в стране, не являющейся страной начала или окончания перевозки.
- 4.1.8** Под "перевозками за собственный счет"²¹ подразумеваются перевозки грузов, принадлежащих предприятию или проданных, купленных, арендованных, произведенных, добытых, переработанных либо отремонтированных им. Целью перевозок должна быть транспортировка грузов с предприятия или на него либо их перемещение в пределах или за пределами предприятия для удовлетворения собственных потребностей. Автотранспортные средства, используемые для подобных перевозок, должны управляться представителями предприятия и должны либо принадлежать предприятию, либо быть предоставлены ему по договору долгосрочной аренды или лизинга. Перевозки должны носить вспомогательный характер в рамках всей деятельности предприятия.

4.2 Применяемый режим

- 4.2.1** Государствам следует рассмотреть возможность постепенного ослабления ограничений, устанавливаемых системами разрешений.
- 4.2.2** За исключением операций каботажа, определенного в пункте **4.1.6**, типы международных грузовых автомобильных перевозок, перечисленные ниже, не следует - в том числе при их осуществлении транзитом - регулировать режимом разрешений²². Если такой режим все-таки существует, то такие разрешения следует выдавать без промедлений и без установления системы квот:

1) Перевозка грузов транспортными средствами, у которых общий разрешенный вес с нагрузкой (ОРВН), включая прицепы, не превышает 6 тонн или разрешенная полезная нагрузка, включая прицепы, не превышает 3,5 тонны.

²¹ См. резолюцию СЕМТ/СМ (2000)10/заключительный текст (пункт 2 главы 1).

²² См. резолюцию СЕМЕ/СМ (2000) 10/заключительный текст (пункт 2 главы 3).

- 2) Нерегулярные перевозки грузов в аэропорты или из них в случае отклонения маршрута полетов.
 - 3) Перевозки поврежденных или нуждающихся в ремонте транспортных средств и передвижение ремонтных транспортных средств.
 - 4) Передвижение порожнего транспортного средства, выделенного для перевозки грузов и предназначенного для замены транспортного средства, вышедшего из строя за рубежом, а также возвращение транспортного средства, потерпевшего аварию, после ремонта.
 - 5) Перевозки живых животных с помощью транспортных средств, специально сконструированных или оборудованных на постоянной основе для перевозки живых животных и квалифицированных в качестве таковых компетентными органами соответствующих стран.
 - 6) Перевозки запасных частей и провизии для морских судов и самолетов.
 - 7) Перевозка предметов, необходимых для оказания медицинской помощи в экстренных случаях, например при стихийных бедствиях, и в случае оказания гуманитарной помощи.
 - 8) Перевозки в некоммерческих целях предметов и произведений искусства для проведения выставок и ярмарок.
 - 9) Перевозки в некоммерческих целях оборудования, предметов бутафории и животных, а также техники для радиозаписи, кинематографических или телевизионных съемок в места проведения театральных, музыкальных, кинематографических, спортивных, цирковых, ярмарочных или базарных мероприятий и вывоз этого оборудования из этих мест.
 - 10) Перевозки грузов за собственный счет.
 - 11) Похоронные перевозки.
 - 12) Почтовые перевозки, осуществляемые по линии государственной службы.
- 4.2.3** Перевозки, осуществляемые в рамках "перевозок между третьими странами", определенных в пункте **4.1.7** выше, допускаются в том случае, если они производятся по специальному разрешению, выданному компетентными органами соответствующих стран.
- 4.2.4** Международные автодорожные перевозки, осуществляемые перевозчиками, располагающими для этого специальным персоналом и оборудованием, не должны подпадать под систему квот. Если разрешение требуется, то оно должно выдаваться быстро и без количественных ограничений.

- 4.2.5 Каботаж, определяемый в пункте 4.1.6 выше, в принципе запрещается; однако он может допускаться в том случае, если он производится по специальному разрешению, выданному компетентными органами заинтересованных стран. Государствам следует рассмотреть условия, в которых можно было бы произвести постепенную либерализацию каботажа.
- 4.2.6 При международных перевозках, осуществляемых *с использованием состава сцепленных транспортных средств*, включающие тягач и прицеп или полуприцеп, *от компетентных органов в стране, где зарегистрирован тягач, должно быть получено разрешение. Это разрешение должно касаться состава сцепленных транспортных средств, даже если прицеп или полуприцеп не зарегистрирован на имя владельца разрешения или не допущен к эксплуатации либо зарегистрирован и допущен к эксплуатации в другой стране*²³.
- 4.2.7 *Перевозка грузов необычного веса или размеров производится при наличии специальных разрешений, выдаваемых компетентными органами стран, где такая перевозка выполняется*²⁴.
- 4.2.8 *Перевозка вещей во время переездов, осуществляемая предприятиями с использованием предназначенных для этой цели специального персонала и оборудования, не подпадает под действие квот, но производится при условии получения специального разрешения*²⁴.
- 4.2.9 В рамках соглашений о международной автомобильной перевозке грузов государствам следует продолжать практику предоставления стране регистрации транспортного средства права выдавать разрешения от их имени, когда эти разрешения требуются.

Раздел 5 - Информация

- 5.1 Государствам следует передавать в секретариат ЕЭК для распространения среди других стран информацию о любых изменениях в своих национальных законах и правилах, которые могут оказать влияние на международную автомобильную перевозку грузов.
- 5.2 Государствам или международным организациям, в соответствующих случаях, следует передавать в секретариат ЕЭК для распространения среди других стран тексты заключенных между ними двусторонних и многосторонних соглашений в области автомобильных перевозок.

²³ См. резолюцию СЕТМ/СМ (2000)10/заключительный текст (пункт 3.1 главы 3).

²⁴ См. резолюцию СЕТМ/СМ (2000)10/заключительный текст (пункт 3.2 главы 3).

- 5.3 Компетентным национальным администрациям следует своевременно предоставлять в распоряжение заинтересованных профессиональных организаций соответствующую информацию о необходимой документации и процедурах для операторов международных автомобильных перевозок, требуя от этих организаций обеспечения того, чтобы их члены полностью осознавали необходимость наличия полной и точной документации и соблюдения правил и процедур.

ГЛАВА II

ВОПРОСЫ, КАСАЮЩИЕСЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Раздел 1 - Страхование

Государствам следует требовать и поощрять заключение страховщиками, которые страхуют риски по возмещению ущерба третьей стороне, нанесенного автомобилистами, въезжающими в страну, в которой этот вид страхования является обязательным, соответствующих соглашений, включающих принципы, приведенные в приложении 1.

Раздел 2 - Регистрация арендованных транспортных средств

1. Для облегчения международных автомобильных перевозок на пассажирских и грузовых транспортных средствах государствам следует разрешить, как указано в приложении 2, выдачу установленных заверенных выписок или копий регистрационных свидетельств транспортных средств, взятых в долгосрочную аренду или в лизинг для использования в рамках международных перевозок.
 2. С той же целью государствам следует принимать вместо оригинала регистрационного свидетельства выписки, копии или фотокопии, выданные согласно определенным в приложении 2 критериям на транспортные средства, взятые в долгосрочную аренду или в лизинг и зарегистрированные за рубежом.
-

Приложение 1

Система международной карточки страхования автотранспортных средств - ("Система зеленой карты")

1. В каждой стране правительство официально признает одну-единственную организацию, создаваемую уполномоченными страховщиками национального страхового бюро. Членами бюро страны могут стать только те страховщики, которые уполномочены обеспечивать страхование гражданской ответственности автомобилистов и, следовательно, имеют право выдавать страховые свидетельства, указанные в статье 3 ниже. Все эти страховщики в обязательном порядке являются членами бюро и участвуют в его финансировании, с тем чтобы оно располагало средствами для выполнения своих финансовых обязательств.
2. Страховые бюро, учрежденные в соответствии с пунктом 1 выше, входят в состав и оказывают содействие работе международного органа, называемого "Советом страховых бюро". Совет страховых бюро является административным органом системы международной карточки страхования автотранспортных средств ("системы зеленой карты"), действующим под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Совет обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между страховыми бюро, и для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес для страховых бюро-членов.
3. Бюро предоставляет в распоряжение входящих в него страховщиков страховые свидетельства (международная автомобильная страховая карта или зеленая карта), действительные для одной или более стран, либо разрешает им печатать собственные свидетельства и выдавать их застрахованным ими лицам в отношении любого автотранспортного средства, застрахованного ими от рисков по возмещению ущерба третьей стороне. Во всех случаях эти свидетельства должны составляться в соответствии с одним из образцов, приведенных в добавлениях 1-4 к настоящему приложению.
4. Зеленая карта, действительная для посещаемой страны или посещаемых стран, свидетельствует о наличии страхового покрытия ответственности перед третьими лицами, возникающей в результате дорожно-транспортных происшествий, которые вызваны водителем, проезжающим через страну. Такое страхование является обязательным.
5. Принятие зеленой карты застрахованным лицом уполномочивает бюро, по указанию которого она была выдана, и бюро любой страны, которому были делегированы такие полномочия, получать уведомления юридического характера, касающиеся любого приемлемого требования о возмещении.
6. Если иск о возмещении предъявлен держателю зеленой карты, то бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, уполномоченное в соответствии с пунктом 5 выше, получает уведомления юридического характера в отношении этого держателя карты. Это бюро рассматривает и при необходимости удовлетворяет иск о возмещении от имени бюро, выдавшего зеленую карту.

7. Вместе с тем в той мере, в какой это допускается законодательством, бюро должны заключать соглашения, с тем чтобы страховщик, уполномоченный осуществлять свою деятельность в стране, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, мог самостоятельно рассматривать иски о возмещении в отношении застрахованных им же лиц.

8. При поступлении иска бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, должно в ходе рассмотрения иска о возмещении учитывать условия и ограничения, предусмотренные в страховом полисе, в той мере, в какой они совместимы с действующим в этой стране законодательством об обязательном страховании.

9. Соглашения между бюро предусматривают полное возмещение сумм, уплаченных в счет компенсации, а также оплату оговоренных расходов и гонораров.

10. Участвующие правительства должны во всех случаях, когда это возможно, стремиться к отмене обязательства предъявлять зеленую карту на их границах посредством заключения между их соответствующими бюро конкретных соглашений с этой целью. В качестве примера уместно сослаться на многостороннее гарантийное соглашение или любое соглашение, которое Совет страховых бюро может использовать вместо него, либо на аналогичные соглашения, заключенные на двусторонней основе между бюро.

11. В каждой стране, правительство которой примет настоящую рекомендацию, зеленые карты, составленные в соответствии с одним из образцов, упомянутых в пункте 3 выше, будут признаваться без выполнения других формальностей или уплаты сборов в качестве доказательства факта страхования, отвечающего законодательству этой страны об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, в отношении транспортных средств, на которые были выданы эти зеленые карты.

12. Лицам, не являющимся держателями действительной зеленой карты предусмотренного типа и прибывающим вместе с автотранспортным средством в страну, в которой страхование является обязательным, или в страну, бюро которой не подписало многостороннее гарантийное соглашение (или любое соглашение, которое Совет страховых бюро может использовать вместо него, либо аналогичное соглашение, заключенное между этим бюро и бюро страны "происхождения" транспортного средства), может быть вменено в обязанность:

- застраховаться на границе или в той мере, в какой это допускает закон посещаемой страны,
- заключить обычный для этой страны договор страхования автотранспортных средств либо
- внести взнос в рамках системы обеспечения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

13. В странах, где страхование не является обязательным в отношении той категории, к которой относится транспортное средство водителя, проезжающего через страну, предъявлять документ, подтверждающий факт страхования, не требуется.

14. По цвету, содержанию и общему формату зеленая карта должна соответствовать образцам, упомянутым в пункте 3 выше. Ее размеры могут различаться при условии, что ее формат остается неизменным и ее общие размеры не превышают формат А4. Зеленая карта должна составляться на языке, используемом выдавшим ее бюро, а заголовок во всех случаях - на английском и французском языках. Все данные, указанные в зеленой карте, должны записываться буквами латинского алфавита, причем по желанию допускается дополнительная запись этих данных при помощи другого алфавита.

15. Правительства других стран, в которых применяется обязательное страхование ущерба, нанесенного автотранспортными средствами третьей стороне, и которые намерены принять настоящую рекомендацию, должны уведомить секретариат Рабочей группы о том, что:

- уполномоченные компании, страхующие автотранспортные средства, создали или намерены создать бюро, уполномоченные выдавать зеленые карты застрахованным ими лицам, выезжающим за границу,
- бюро системы зеленых карт уже в состоянии или будут в состоянии заниматься исками о возмещении по страховым случаям, охватываемым зелеными картами, выданными автомобилистам, проезжающим через страну,
- бюро системы зеленых карт располагает средствами для выполнения своих финансовых обязательств,
- они согласны принимать зеленые карты в качестве доказательства того, что автомобилисты, проезжающие через страну, застрахованы в пределах, требующихся действующим в их странах законодательством об обязательном страховании ущерба, наносимого автотранспортными средствами третьим лицам.

16. Принятие настоящей рекомендации подразумевает, что правительства не должны препятствовать переводу необходимой валюты при покрытии международных обязательств, возникающих в силу соглашений о системе зеленой карты. Правительства в письменном виде уведомляют Европейскую экономическую комиссию о своих обязательствах в данной связи.

17. Секретариат в кратчайшие сроки информирует правительства всех заинтересованных стран, а также Совет страховых бюро о полученных им уведомлениях в соответствии с пунктами 15 и 16 выше.

18. Любое изменение системы зеленой карты или формата этой карты, которое любое из правительств участвующей страны или Совет страховых бюро сочтет необходимым в свете накопленного им опыта, должно доводиться до сведения секретариата. Секретариат представляет Рабочей группе предложения об изменениях для принятия решения.

ДОБАВЛЕНИЯ 1 - 4

Образцы международной карты страхования автотранспортных средств (зеленой карты)

Добавление

1. Стр. 1.1: Вертикальный формат, английский язык, лицевая сторона
Стр. 1.2: Вертикальный формат, английский язык, оборотная сторона
 2. Стр. 2.1: Вертикальный формат, французский язык, лицевая сторона
Стр. 2.2: Вертикальный формат, французский язык, оборотная сторона
 3. Стр. 3.1: Горизонтальный формат, английский язык, лицевая сторона
Стр. 3.2: Горизонтальный формат, английский язык, оборотная сторона
 4. Стр. 4.1: Горизонтальный формат, французский язык, лицевая сторона
Стр. 4.2: Горизонтальный формат, французский язык, оборотная сторона
-

Приложение 2

РЕГИСТРАЦИОННЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА АРЕНДОВАННЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

[прежняя часть 1 (Временная регистрация) исключена]

- Странам, в которых выдача регистрационных свидетельств на арендованное пассажирское или грузовое транспортное средство может быть связана с трудностями, следует принять необходимые меры, с тем чтобы выписки или копии регистрационного свидетельства, содержащие по крайней мере все сведения, требующиеся в соответствии с пунктом 1 статьи 35 Конвенции 1968 года о дорожном движении, могли выдаваться компетентными органами этих стран или соответствующим образом уполномоченной ими ассоциацией при условии, что:
 - компетентные органы смогут, если они того пожелают, вместо выдачи или указания на выдачу самих этих копий или выписок, удостоверить на фотокопии данного свидетельства, что эта фотокопия соответствует оригиналу, или уполномочить на это какую-либо ассоциацию;
 - компетентный орган, выдающий выписку либо копию или удостоверенную фотокопию, может требовать или не требовать сдачи на хранение оригинала регистрационного свидетельства;
 - на выписках, копиях или фотокопиях должна быть сделана пометка "Арендованное транспортное средство". Выписка из регистрационного свидетельства (либо копия, либо фотокопия) для использования лицом, арендовавшим транспортное средство.
-

Приложение 3

ПЕРЕЧЕНЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ЗАКЛЮЧЕННЫХ ПОД ЭГИДОЙ ЕЭК В ЦЕЛЯХ ОБЛЕГЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ В ЕВРОПЕ

Пассажирские перевозки

Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года

Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1978 года

Грузовые перевозки

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года

Перевозка опасных грузов

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года

Протокол от 28 октября 1993 года о внесении поправок в статьи 1 а), 14 (1) и 14 (3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 1 сентября 1970 года

Автомобильные перевозки и регулирование движения транспорта

Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года

Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года

Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 года), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 года), от 1 мая 1971 года

Европейское соглашение относительно разметки дорог от декабря 1957 года

Протокол от 1 марта 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года

Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года

Транспортная инфраструктура

Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года

Протокол от 17 января 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП)

Автотранспортные средства

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 20 марта 1958 года

Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года

Соглашение о введении глобальных технических правил для транспортных средств, двигателей и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года

Таможенные вопросы

Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года

Таможенная конвенция о международной дорожной перевозке грузов с применением книжки МДП от 15 января 1959 года и ее пересмотренный вариант от 14 ноября 1975 года

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года

Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 октября 1960 года

Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Конвенция о контейнерном пуле), от 21 января 1994 года
