

TRACESA

Проект ТРАСЕСА
Законодательная и нормативная
структура

**ДОКЛАД О ХОДЕ
ВЫПОЛНЕНИЯ
ПРОЕКТА**

17 июля 1996

Scott Wilson Kirkpatrick

Scott Wilson Kirkpatrick & Co Ltd • Scott House • Basing View • Basingstoke • Hampshire • RG21 4JG • England
Telephone (01256) 461161 • Int. Code 44 1256 • Fax (01256) 460582 • Telex 858805

Your Reference:

Our Reference:

Европейская комиссия
Генеральный директор IА
Внешние отношения
88 Rue d'Arlon
В-1040 Брюссель
Тасис I АС/4

Вниманию госп. Струбанца

Уважаемый господин Струбанц!

ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура TELREG9306

С удовольствием направляем Вам 5 переплетённых экземпляров Доклада о ходе выполнения вышеуказанного проекта, 1 непереpletённый экземпляр и 1 копию на дискете.

По одному экземпляру было выслано в Группу СЕМА в Алматы и Брюсселе. Копии Доклада будут предоставлены в Координационные отделы ТРАСЕСА в регионе, а также профессору Дж.- Е. Самуйлидису в Национальном техническом университете в Афинах. В ближайшее время будет оформлен и перевод на русский язык.

С уважением,
от имени SCOTT WILSON KIRKPATRICK & CO LTD

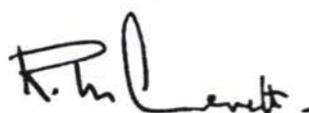


Р. М. Леветт

С приложением

Копии в: Группу СЕМА в Алматы
Группу СЕМА в Брюсселе
Национальный технический университет в Афинах



Название проекта	Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура	
Номер проекта	TELREG 9306	
Страна	Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	
	Председатель НОГ	Консультант ЕС
Название	_____	Scott Wilson Kirkpatrick/NEA
Адрес	_____	Scott House, Basing View, Basingstoke, Hampshire, RG21 4JG
Телефон	_____	+44 1256 461161
Факс	_____	+44 1256 460582
Телекс	_____	
Контактное лицо	_____	Леветт Р.М.
Подписи	_____	

Дата доклада: 17 июля 1996 г.

Отчётный период: 21/12/95 - 30/6/96

Автор доклада: Леветт Р. М. / Букер М.

Группа ЕСМ&Е	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро ТАСИС (руководитель задания)	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

СОДЕРЖАНИЕ

	страница
1. Обзор проекта	2
2. Краткий обзор достигнутого прогресса	3
3. Краткий обзор планирования проекта на оставшийся период	4
4. Достигнутый прогресс за отчётный период проекта Таблицы 2.2, 2.3, 2.4	6
5. Планирование проекта на следующий отчётный период Таблица 1.6	14
6. Приложение 1 Материально-техническое обеспечение НОГ	17
7. Приложение 2 Опросник о законодательстве	22
8. Приложение 3 Меморандум, подписанный на Алматынской конференции	39
9. Приложение 4 Обучение	41

КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название проекта:	Проект ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура
Номер проекта:	TELREG 9306
Страны:	АРМЕНИЯ, АЗЕРБАЙДЖАН, ГРУЗИЯ, КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСТАН, ТАДЖИКИСТАН, ТУРКМЕНИСТАН, УЗБЕКИСТАН

Цели проекта:

1. Предоставить техническую помощь и документальную поддержку в области транспортного законодательства и оказать содействие в использовании и приведении к единообразию существующих транспортных систем транспортного коридора ТРАСЕСА путём учёта международных аспектов.
2. Сократить коммерческий риск и задержки при пересечении границ, а также помочь в создании системы транспорта смешанной экономики.
3. Предоставить советы о возможностях обучения по вопросам международного транспорта в целях содействия переходу к более конкурентоспособной транспортной системе.
4. Помочь партнёрским государствам присоединиться к международным учреждениям и соглашениям в целях содействия торговле.

Планируемые результаты:

1. Передача консультантами технических знаний и опыта партнёрам в национальных оперативных группах (НОГ) и другим необходимым специалистам региона ТРАСЕСА.
2. Единообразии транспортных законов в целях снятия барьеров на пути внутренней и внешней торговли.
3. Создание во всех странах на основе НОГ консультативных учреждений, способных продолжить долгосрочное выполнение рекомендуемой программы реформы.
4. Сокращение существующих барьеров в целях развития внутренних и внешних торговли и транспорта.

Деятельность по проекту:

1. Назначить состав НОГ в каждом из государств для разработки проектов транспортного законодательства и для поддержания тесной связи с другими региональными НОГ и Консультантом.
2. Предоставить НОГ образцы законодательства и документации в целях содействия выработки единообразного законодательства и процедур.
3. Создать в каждом из государств библиотеку актуального транспортного законодательства, включая законодательство ЕС, Российской Федерации и международные конвенции.
4. Консультанту во время своих визитов провести семинары по вопросам организации регионального обучения, а также рабочие занятия с партнёрами.
5. Сотрудничать с партнёрами НОГ по разработке путей приведения к единообразию специальных областей законодательства, в которых достижение незамедлительных результатов возможно даже при ограниченных имеющихся бюджетных средствах.
6. Координировать деятельность с другими актуальными проектами региона ТРАСЕСА в целях обмена информацией и совместного решения транспортных проблем.
7. Предоставлять партнёрам НОГ советы по вопросам присоединения к международным конвенциям (ответственность и выгоды).
8. Организация региональных занятий и обучения "на местах" для партнёров во время визита Консультанта.

Дата начала проекта: 21 декабря 1995 года

Длительность проекта: 24 месяца

2. КРАТКИЙ ОБЗОР ДОСТИГНУТОГО ПРОГРЕССА С НАЧАЛА РАБОТЫ НАД ПРОЕКТОМ

В предложении Консультанта (раздел Б2.2) программа работы по выполнению задач и достижению целей проекта была подразделена на три этапа. Настоящий Доклад предоставляется в момент окончания этапа 1 (мобилизация/оценка/развитие) и начала этапа 2. В результате опыта работы на этапе 1, в план действий этапа 2 необходимо внести некоторые небольшие изменения.

Во время Миссии предварительной оценки этапа 1 Консультант имел многочисленные консультации с представителями правительства и транспортной отрасли всех государств ТРАСЕСА. Были одобрены указанные в Техническом задании общие цели проекта. Желание республик всячески содействовать их достижению было очевидным. Основной практической задачей было учреждение национальных оперативных групп (НОГ), организация региональных офисов и их оснащение. Задача эта выполнена, хотя состав НОГ будет изменяться на протяжении всего проекта. Перечень организаторских структур, членов персонала и адресов НОГ приводится в Приложении 1. Нам бы хотелось отметить, что успехом Миссии предварительной оценки и последовавших визитов мы в значительной степени обязаны группам ТАСИС в республиках ТРАСЕСА.

Результаты Миссии предварительной оценки и предварительные результаты подробного опроса всех председателей НОГ о нынешних масштабах законодательной реформы, содержащиеся в Приложении 2 (обзор ответов будет предоставляться отдельно) позволили Консультанту выработать предварительные приоритеты деятельности в отношении законодательной реформы для Второго и Третьего этапов проекта. Эти приоритеты были обсуждены на Первой региональной конференции, состоявшейся 13 - 17 мая в Алматы. Участники подписали Меморандум, и, тем самым, официально подтвердили своё согласие с приоритетами, указанными в Первоначальном докладе Консультанта от 8 марта 1996 г. Меморандум приводится в Приложении 3.

Алматынская конференция оказалась продуктивной, поскольку на ней были выработаны чёткие направления деятельности Консультанта. Не менее важным оказался и рабочий настрой, и сотрудничество участников, наладивших тесные взаимоотношения не только с представителями Международной оперативной группы (МОГ), но и друг с другом. Такое позитивное отношение чрезвычайно важно для будущего всего проекта.

С 11 по 14 июня 1996 г. в Ташкенте проходил семинар по международной торговле и транспорту для более 20 высокопоставленных руководителей. (См. Приложение 4 об обучении)

Вслед за выработкой на конференции направлений деятельности, МОГ приступила к детальной работе над законодательными моделями, которые станут основой деятельности на этапе 2 и большей части этапа 3. В течение квартала, начинающегося с 1 июля 1996 и заканчивающегося датой октябрьской конференции в Тбилиси, МОГ будет занята выполнением, практически, только этой работы.

3. КРАТКИЙ ОБЗОР ПЛАНА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ОСТАВШИЙСЯ ПЕРИОД

Общее планирование проекта остаётся в рамках предложения, являющегося основой контракта и указанного в Первоначальном докладе и в Меморандуме участников конференции в Алматы.

Приоритетные цели проекта предусматривают достижение конкретных результатов по следующим направлениям:

Приоритет I, региональный выход на транспортный рынок

Деятельность по обеспечению регионального выхода на транспортный рынок будет сосредотачиваться на составлении проектов и окончательных вариантов двусторонних и многосторонних соглашений о железнодорожном, автомобильном и водном транспорте между странами ТРАСЕСА в целях содействия транзитным, внутренним, третьесторонним и каботажным перевозкам в регионе.

При этом будут рассмотрены такие вопросы, как транспортная политика, системы разрешений и их образцы, таможенные процедуры в отношении транзитных тарифов и налогообложение.

Приоритет II, международные стандарты в торговле и транспорте

Особое внимание Консультант будет уделять вопросам ратификации международных конвенций и присоединению к международным организациям (в частности МАС и ФИАТА). Последовательность мероприятий для присоединения будет разработана для каждого отдельно взятого государства ТРАСЕСА.

Акцент при этом будет делаться на конвенциях, рекомендованных Резолюцией ESCAP 48/11 об автомобильном и железнодорожном транспорте с точки зрения содействия их развитию, а именно:

- Конвенции об автомобильном транспорте 1968 г.
- Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 г.
- Таможенной конвенции о международной перевозке грузов со справками ТИР (Конвенции ТИР) 1975 г.
- Таможенной конвенции о временном импорте коммерческих автомобильных средств 1956 г.
- Таможенной конвенции о контейнерах 1972 г.
- Международной конвенции о единообразии пограничного контроля над грузами 1982 г.
- Конвенции о контракте для международной перевозки грузов средствами автомобильного транспорта 1956 г.
- Барселонской и Нью-Йоркской конвенциях о транзите.

Приоритет III, национальная организация транспортного рынка

Структура транспортного рынка должна быть пересмотрена. Для осуществления контроля за выходом на рынок должны быть введены минимальные стандарты в отношении профессиональной компетенции и финансов. В транспортные законы постепенно должны быть привнесены технические стандарты ООН и ЕС для перевозки железнодорожным, автомобильным и морским транспортом. Основная помощь МОГ будет оказываться в сфере составления и осуществления четырёх законодательных проектов о грузовых перевозках:

- Общего транспортного закона
- Закона о железнодорожном транспорте
- Закона об автомобильном транспорте
- Закона о водном транспорте

Образцы законодательства станут опорой национального законотворческого процесса республик. Законы могут быть взяты за основу либо целиком, либо частично, путём внесения поправок в уже существующие гражданские кодексы и транспортные законы. Чем большая доля образцов будет присутствовать в законах отдельных государств, тем более однообразным будет законодательство всего региона ТРАСЕСА.

4. ДОСТИГНУТЫЙ ЗА ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД ПРОГРЕСС

Человек/месяцы

Количество человек\месяцев, по сравнению с предполагаемым в Первоначальном докладе, было увеличено с 36 до 42,8, главным образом, из-за потребовавшегося дополнительного времени для учреждения НОГ и более длительного пребывания "в стране" экспертов во время Первой Региональной конференции в Алматы.

Расходы Директора на человек\месяцы за первые 6 месяцев находятся в пределах предполагаемого бюджета Проекта. Это подчёркивает значение раннего наличия высококвалифицированных специалистов и руководства Проектом как "в стране", так и в Европе.

Международный координатор и обучающие эксперты потратили больше времени, чем это предполагалось. Время "в стране" и на обучение соответствует запланированному, тогда как европейское время, потраченное на координацию деятельности экспертов, немного больше предполагавшегося. Причиной этому стала необходимость организации поездок, виз и размещения не из Алматы, а из Великобритании. Иначе сделать было невозможно, так как связь ненадёжна и трудно организуема, особенно в зимнее время. В настоящее время благодаря назначению документалистов ситуация значительно улучшилась.

Поездки

Количество фактических авиapolётов экспертов и Регионального координатора превосходит количество запланированных в силу необходимости быстрого учреждения местных национальных оперативных групп посредством визитов международных и региональных координаторов, а затем и визитов экспертов для проведения анализа потребностей местных законодательств. Было правильно установлено, что НОГ должны быть учреждены до приезда экспертов. Однако именно этим объясняется столь большое количество международных и внутренних (в регионе ТРАСЕСА) авиapolётов. Предполагается, что в следующем отчётном периоде таких полётов будет меньше.

Достижения в сравнении с запланированными результатами

Этап 1 предположительно заканчивался предоставлением Первоначального доклада от 8 марта, деятельность по всем основным направлениям этапа 1 была проведена вовремя. Был назначен состав национальных оперативных групп, выделены и оснащены некоторые офисные помещения. НОГ вкратце сообщили МОГ о ходе реформы. Была обсуждена и одобрена основная концепция образцов законодательства как подходящее направление деятельности.

Однако из-за постоянных разъездов членов Регионального подразделения и МОГ приступить к переводу и оценке существующих проектов законов восьми республик было нельзя. Кроме

этого, некоторые важные материалы, такие как проекты морских кодексов, были получены МОГ лишь совсем недавно. Процесс оценки уже начался и продлится в течение всего следующего этапа параллельно разработке моделей законодательства. При этом следует считаться и с трудностями, связанными с переводом большого количества законодательных документов с русского языка, а также комментариев относительно этой документации на русский язык. Многие настоящие законопроекты, похоже, составлены на основе советских образцов. В этой связи МОГ рекомендует партнёрам приостановить работу над проектами законов до обсуждения образцов законодательства на октябрьской конференции.

Второй этап проекта начинается с начала отчётного периода. Недавняя конференция в Алматы подтвердила приоритетные направления работы на оставшийся срок этого этапа. Консультант считает, что полученные результаты пока что соответствуют запланированным. Энтузиазм и практическая помощь алматинской конференции превзошли всяческие ожидания. Обсуждение некоторых вопросов, однако, придётся провести не по плану, что продиктовано следующими причинами.

Отклонения от первоначального плана и причины этого

Обсуждение некоторых вопросов придётся провести не по плану потому, что

- (i) они частично совпадают с вопросами в рамках других проектов; или
- (ii) законодательная реформа уже проведена; или
- (iii) они не входят, по мнению НОГ, в число приоритетных.

(i) Частичное совпадение

С момента согласования проекта TELREG были объявлены или начаты ещё три проекта с частично совпадающей тематикой.

Так, наиболее значительным в этом смысле является **Проект содействия таможенным процедурам и экспедированию**, выполняемый, как и Проект TELREG, фирмой Scott Wilson Kirkpatrick. Мы всячески стремимся наиболее рационально использовать ресурсы и добиться оптимальных результатов для обоих проектов. В результате обсуждений было решено, что лучше всего, если Проект содействия таможенным процедурам и экспедированию грузов ускорит работу по некоторым направлениям, а Проект TELREG возьмёт на себя ответственность за последующую доработку в течение последних восьми месяцев своего срока. Координация деятельности экспертов обоих проектов, таким образом, будет оптимальной.

Было предложено, чтобы во время Второго этапа Проекта TELREG, Проект содействия таможенным процедурам и экспедированию включил работу над:

- укреплением учреждений с особым вниманием на укреплении ассоциаций
- составлением новых образцов документации.

Ещё одним проектом, перекрещивающимся с Проектом TELREG, является **Проект улучшения автомобильного обслуживания**. Сюда входит лицензирование транспортных предприятий, что прямо касается Проекта TELREG. Предполагается, что разработка образца автомобильного кодекса будет координироваться с Проектом улучшения автомобильного обслуживания, рассматривающим вопросы о выполнении постановлений и распоряжений, соблюдении практических руководств и обучении транспортных предприятий и контролирующих органов. Именно поэтому Консультант перенёс работу по лицензированию транспортных предприятий с Третьего этапа настоящего проекта на Второй. Мы надеемся, что таким образом в рамках программы ТРАСЕСА нам удастся разработать полный пакет мер, направленных на создание качественного и открытого транспортного рынка.

Ещё один проект, непосредственно связанный с Проектом TELREG, - **Проект железнодорожных тарифов** предстоит ещё утвердить. Первоначально тарифам в рамках Проекта TELREG отводилось второстепенное значение. Однако во время Миссии предварительно оценки было выявлено, что этот вопрос представляет особый интерес для наших партнёров, с нетерпением ожидающих начала этого нового проекта. При разработке моделей законопроектов Консультант планирует оставить формулировку статей, касающихся тарифов, до окончания работы над Проектом железнодорожных тарифов. Мы надеемся наладить незамедлительный контакт с выигравшим контракт подрядчиком для того, чтобы совместно обсуждать и решать вопросы обоюдного интереса, а также сотрудничать с ним в полной мере.

(ii) Уже проведённые законодательные реформы

С точки зрения реформы таможенного законодательства настоящий проект немного запоздал. В большинстве республик уже есть новые Таможенные кодексы, составленные в большинстве случаев с участием иностранных консультантов. Во время Миссии предварительной оценки МОГ не встретила интереса к развитию модели таможенного кодекса. Консультант считает, предоставление таковой будет бессмысленной тратой времени.

С точки зрения политики вопрос о таможенном законе чрезвычайно щепетилён. Новый Таможенный союз четырёх государств (России, Беларуси, Казахстана и Кыргызстана) имеет общие законодательные требования, в то время как требования остальных стран ТРАСЕСА разнятся в зависимости от географического и торгового статуса этих республик. Несмотря на то, что эксперты МОГ по вопросам таможни с удовольствием и должным образом индивидуально проконсультируют любое из государств, а также разработают решения таможенных проблем путём заключения транзитных соглашений и т. д., Консультант настоятельно советует ТРАСЕСА не затрагивать основной вопрос (таможенная политика и таможенный закон), решить который можно лишь на всемирных дипломатических или экономических форумах, таких как ООН, МВФ и Организация по международной торговле, а не в рамках чисто технической программы ТРАСЕСА.

(iii) Неприоритетные вопросы

Из бесед с партнёрами нам стало ясно, что министерства не ставят приоритетом оказание им помощи в вопросах Инкотермс, политики конкуренции и банкротства. Некоторые из этих тем

были запланированы на Второй этап проекта. Консультант собирается разослать членам НОГ анкеты с тем, чтобы узнать их мнение о деятельности в этом направлении на Втором этапе Проекта. Результаты опроса будут обсуждены на конференции в октябре. Вполне возможно, что работа Консультанта в этом направлении в дальнейшем ограничится обучением представителей лишь тех стран, которые высказали интерес во время составления Технического задания Проекта. С другой стороны, вопрос о банковских процедурах и разрешении споров актуален по крайней мере для некоторых из республик. В настоящее время мы обсуждаем, как лучше всего рассмотреть его, начиная уже с осени 1996 года.

Необходимые специальные меры

(i) В регионе ТРАСЕСА

Консультант очень доволен поддержкой партнёров всех республик как на практическом, так и интеллектуальном уровнях. В результате чего у проекта есть реальные возможности достичь намеченные на Второй этап цели. Решающая роль в каждой из республик принадлежит Председателю НОГ. Консультант ещё раз обращается к правительствам республик с настоятельной просьбой признать важность роли Председателя национальной оперативной группы. Они должны обеспечить, чтобы во время визитов экспертов и заседания региональных конференций Председатель был максимально освобождён от каких-либо других, не связанных с проектом обязанностей.

В некоторых районах региона члены МОГ и региональный Координатор продолжают сталкиваться с административными проблемами и задержками при оформлении виз, регистрационных процедурах, регистрационных штрафах, формальностях в аэропортах и т. д.. Всё это отнимает столь ценные для проекта время и энергию. Возведение консультантов ТАСИС из статуса "бизнесменов" в статус "советников правительства" значительно облегчило бы положение дел и стало бы на пользу всем. Этот вопрос может быть успешно решён на дипломатическом уровне между представителями ЕС и правительств стран ТРАСЕСА.

(ii) Комиссии

В своём Предложении и Первоначальном докладе Консультант ясно даёт понять, что проект подобного масштаба и сложности требует постоянной "настройки" и чрезвычайно гибкого подхода. Слепое следование планам, разработанным до учреждения НОГ и до определения реальных предвосхищений, не может быть гарантией успеха.

Так, в частности, достижение согласованных целей должно взять верх над формированием общественного мнения о проекте, являвшимся, без сомнения, чрезвычайно важным на этапе мобилизации и подготовки проведения Первой региональной конференции. Налаживание прочных и доверительных отношений между МОГ и партнёрами было существенно важным для этого этапа. Взаимоотношения эти теперь укрепились, а партнёры, представленные на конференции в Алматы, главным образом, юристами, ценят столь углублённый подход к проекту. Наши партнёры высказались о том, чтобы на следующем этапе проекта приоритет был отдан исключительно работе над составлением моделей законодательств. Для этого, без сомнения, экспертам МОГ необходимо создать такие рабочие условия, в которых они могли бы работать не отвлекаясь и при этом иметь облегчённый доступ ко всем необходимым источникам информации. Предлагается, чтобы на этом этапе проекта визиты в страны региона

были ограничены и проводились исключительно в целях содействия процессу составления моделей законов. Когда законодательные модели готовы и циркулируют, их необходимо будет обсудить с партнёрами в рамках отдельных стран. Этот процесс продлится вплоть до 1997 года. В течение осени 1997 года особое внимание будет уделено визитам в страны Закавказья.

Это всего лишь один пример "настойки", вызванной ходом выполнения проекта. Ещё одним возможным примером, на этот раз в сфере обучения, может стать получение в короткие сроки разрешения на проведение в какой-либо из республик, не имеющей конкретных выделенных средств, семинара для представителей всех стран региона, диктуемого целями проекта. Учитывая чрезвычайно жёсткие сроки проекта и материальные трудности при организации поездок и т. п., необходимо, чтобы Комиссия и в дальнейшем продолжала гибко и своевременно реагировать на все запросы Консультанта о внесении уточнений в финансирование.

В конце осени Консультант хотел бы повторить проведённые в Ташкенте занятия в Баку, и в Ашгабате, для чего ему потребуется внести некоторые изменения в контракт. Если эти семинары окажутся успешными, то будут приниматься заявки на последующие семинары, которые предполагается провести зимой 1996 и весной 1997 года.

Рекомендацию I раздела "сравнительное законодательство" в Заключительном докладе по проекту о транспортном законодательстве Казахстана Комиссия не выполнила. Если Комиссия действительно заинтересована в стимулировании использования законодательства ЕС в регионе ТРАСЕСА, то Консультант ещё раз подчёркивает необходимость перевода основных законодательных актов ЕС опытными переводчиками-юристами. Консультант поможет выделить основные законодательные акты, перевод которых необходим.

ТАБИЛИЦА 2.3: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ

Название проекта: ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура		Номер проекта: TELREG9306		Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		Стр:12
Отчётный период: 21/12/1995 - 30/06/1996		Подготовлено: 17 июля 1996		Консультанты ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A.		
Цели проекта: Оказание содействия в использовании и создании единообразных транспортных систем региона ТРАСЕСА на основе общей структуры транспортного законодательства						
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ИТОГО ПО ПЛАНУ	ПЛАНИРОВЫЙ СРОК	ФАКТИЧЕСКИЙ СРОК	ИТОГО ФАКТИЧЕСКИ	ОСТАТОК В РАСПОРЯЖЕНИИ	
ПЕРСОНАЛ						
Директор	0.8	24.0	6.0	0.8	0	
Спец. по обучению	2.3	24.0	6.0	4.0	-1.7	
Региональный координатор	20.0	24.0	6.0	5.3	14.7	
Рук. группы	15.0	24.0	6.0	4.7	10.3	
Юрист по автомобильному транспорту	12.0	24.0	6.0	2.2	9.8	
Юрист по ж/д транспорту и таможне	2.0	24.0	6.0	0.8	1.2	
Юрист по морскому транспорту	2.0	24.0	6.0	1.0	1.0	
Банковское дело и финансирование	0.5	24.0	6.0	0.0	0.5	
Региональный юрист	12.0	24.0	6.0	3.0	9.0	
Региональные спец. по транспорту	12.0	24.0	6.0	3.0	9.0	
Рег. подразделения	44.0	24.0	6.0	18.0	26.0	
Приезжие специалисты	6.0	18.0	6.0	0.0	6.0	
Общая группа спец.	1.7	15.0	6.0	0.0	1.7	
Местные эксперты	176.0	22.0	6.0	34.5	141.5	
всего	306.3			77.30	229.00	
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ						
Компьютеры	9	9	6	6	3	
Программы	9	9	6	6	3	
Принтеры	8	9	6	6	2	
Факс/тел	8	9	6	6	2	
Ксерокс	9	9	6	6	3	
Эл. почта	8	9	6	6	2	
ИТОГО						

ТАБЛИЦА 2.4: ДОКЛАД О ДОСТИЖЕНИИ РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта: ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура		Номер проекта: TELREG9306		Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		Стр.:13	
Отчётный период: 21/12/1995 - 30/06/1996		Подготовлено: 17 июля 1996		Консультанты ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A.			
Результат	Отклонение от плана + или -	Причина отклонения		Комментарии о сдерживающих факторах и предположениях			
1. Учреждены национальные оперативные группы	+5%	В условиях существующего рынка трудно найти документалистов необходимой квалификации. Задержки с нахождением офисных помещений и назначением состава.		1 Партнёры в общем стремятся организовать офисы. Ситуации с наличием оборудования, помещений и услуг в странах разные.			
2. НОГ составляют проекты законодательств.	+5%	В силу трудностей с получением необходимого материала и его быстрого перевода, на это направление проекта было потрачено больше времени, чем это предполагалось.		2 Партнёры приступили к сбору законодательства и определению потребностей и приоритетов.			
3. Ведётся подготовка образцов законов.	-5%	В силу трудностей с получением необходимого материала и его быстрого перевода, на это направление проекта было потрачено меньше времени, чем предполагалось.		3 Партнёры готовы к рассмотрению моделей и руководств.			
4. Проведена конференция в Алматы и рабочие занятия в Ташкенте.	+10%	Больше презентационного времени, чем это планировалось, плюс участие Директора на конференции в Алматы.		4 Объём обучения ограничивается продолжительностью обучения и количеством участников.			
5. Начата работа по подготовке общей законодательной структуры для транспортных законов.	0%	Нет		5 Партнёры готовы обсудить, разработать и привести к единообразию торговлю.			
8. Выработаны направления работы по укреплению учреждений.	-5%	Сотрудники долгосрочных учреждений ещё не определены.		6 Для организации и развития учреждений необходимы финансовые средства, которые могут иметься не у всех государств/ не все государства могут хотеть выделить эти средства.			

5. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД

Важные для успеха проекта наблюдения

Наиболее важные моменты были уже отмечены в разделе 4.

В Первоначальном докладе Консультант предупреждал о том, что в планировании каждого отдельного этапа проекта необходимо учитывать развитие геополитической ситуации региона. Сегодня это актуально как никогда: возникло новое экономическое пространство из четырёх стран, в которые вошло и два государства ТРАСЕСА (Казахстан и Кыргызстан). Консультант понимает, что в ближайшем будущем Российская Федерация намеривается выступить в роли спонсора законотворческих комиссий в Москве в попытке привести к единообразию транспортные законы нового экономического пространства и, возможно, СНГ. Среди некоторых наших партнёров до сих пор существует мнение о том, что законодательная реформа должна быть совместимой с законотворческими процессами России. Консультант настроен на то, чтобы проект, как это и предусматривалось ранее, ограничивался исключительно рамками программы оказания технической помощи. Политический аспект нельзя игнорировать, однако ответственность за него возлагается уже на Европейский Союз как спонсора проекта.

Если развитие проекта будет проходить по предварительно намеченному плану и СНГ приступит к выполнению параллельной программы, то есть вероятность, что многая деятельность будет дублироваться. Однако, есть и вероятность того, что программы будут развиваться по, в некоторой степени, разным направлениям. Насколько Консультанту известно, в настоящее время механизма диалога между реформаторами законодательства России и стран ТРАСЕСА не существует, даже неофициального. Европейский Совет должен в ближайшее же время установить в Брюсселе такой консультативный механизм, который заверил бы российских реформаторов в том, что при успешном завершении всех настоящих проектов в выигрыше останутся не только страны ТРАСЕСА, но и другие государства региона. Прежде, чем возникнут какие-либо недоразумения, Комиссии, по мнению Консультанта, предстоит провести определённую работу в целях распространения информации и укрепления уверенности в правоте следуемого курса. Если же, в конце концов, потребуются какие-либо изменения, то о них будут договариваться с Консультантом в своё время. Консультант понимает, что в настоящее время Всемирный банк финансирует развитие инфраструктуры России, включая учрежденческие структуры и законодательный аспект. Консультант намеривается при первой же возможности наладить сотрудничество с консультантами Всемирного банка, что может стать ещё одной возможностью контроля над транспортом.

Что касается предложенных Консультантом мер, в частности в области соглашений и договоров о транзите, то похоже, что они станут не единственными учёнными рекомендациями. Европейскому Союзу Консультант настоятельно рекомендует более тесно сотрудничать с другими органами, принимающими участие в подобных проектах региона с более широким влиянием, чем ТАСИС. На ум сразу приходят такие имена, как ЮНДП/ЮНКТАД, однако инициативны в регионе и ЭСКАП, ЭКЕ и ЭКО. Для фактического подписания соглашений могут потребоваться многие месяцы или даже годы терпеливых дипломатических усилий между республиками на самом высоком уровне. Похоже, что здесь необходима будет и единая программа международной общественности по оказанию помощи, хотя для этого, возможно, потребуется пересмотреть существующие отдельные программы. Недавно Консультант попытался скоординировать деятельность по параллельным проектам в данной области.

Таблица 1.6: ПЛАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (План работ)

Название проекта: ТРАСЕСА: Законодательная и нормативная структура		Номер проекта : TELREG 9306				Страны: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан				Стр : 16							
Отчётный период: 01/07/96 - 31/12/96		Подготовлено : 17 июля 1996				Консультанты ЕС: Scott Wilson Kirkpatrick и N.E.A.											
Цели проекта: Оказание содействия в использовании и создании единообразных транспортных систем региона ТРАСЕСА на основе общей структуры транспортного законодательства																	
		СРОК										ВКЛАД					
		1996 (месяцы)										ПЕРСОНАЛ		ОСНАЩЕНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧИЕ		
No	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	июль		август		сентябрь		октябрь		ноябрь		декабрь		Консультанты ЕС/ рег. подразделение	Партнёры/ местные эксперты		
1	Оценочные визиты, создание Национальных Оперативных Групп	xxxx	xxxx		x	xxxx	xxxx							1.0	3.0	Офисное оснащение, факс, тел., эл. почта, компьютер, ксерокс	1 авиapolёт
2	Анализ законодательных нужд	xxxx	xxxx		xxxx			xxxx	xxxx					4.0	5.0		1 авиapolёт 1 автопоездка
3	Законодательные образцы и общие направления	xxxx	xxxx	xxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	10.0	26.0		3 авиapolёта 1 автопоездка
4	Управленческие семинары					xxxx	xxxx	xx	xxxx	xxxx				6.0	15.0	Подготовка материалов	20 авиapolётов 1 авиapolёт
5	Разработка общей структуры транспортного законодательства		xxxx			xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	6.0	15.0		
6	Вопросы единообразного содействия торговле					xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	2.0	3.0		1 авиapolёт
7	Единообразность законодательства о транспортных предприятиях	xxxx				xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	2.0	3.0		1 авиapolёт
8	Укрепление учреждений					xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	xxxx	1.5	0.0		
										ИТОГО человек месяцы		32.5	70.0			28 авиapol-ов 2 автопоездки	

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ОПЕРАТИВНЫХ ГРУПП

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ОПЕРАТИВНЫХ ГРУПП

1. Введение

- Оборудование

Оборудование приобретено у местных поставщиков на конкурсной основе и с учётом рекомендаций местных координационных бюро ТАСИС. Важным условием было приобретение оборудования у поставщика, занимающегося также и последующим обслуживанием. Компьютеры и периферийные устройства были поставлены, главным образом, из Европы. Они приобретались и устанавливались по мере обеспечения охраняемого офисного помещения. В распоряжении квалифицированных документалистов - компьютеры конфигурацией 8 Мбайт, лазерные принтеры, телефаксы, модемы, ксерокопировальные аппараты, компакт-диски. Программное обеспечение - от Word 6, в некоторых офисах, до Office Professional в региональном подразделении. Электронная почта налажена в представительстве в Алматы и Кыргызстане, однако для её использования необходимо предварительное обучение местных сотрудников.

В случае неполадок в помощь Документалисту местные компьютерщики были призваны предоставить программное обеспечение и резервные системы. В Армении Документалист по образованию программист, что является огромным плюсом.

- Документалисты

При выборе документалистов учитываются местные условия и, при необходимости, помощь координационного бюро ТАСИС. Были выработаны критерии отбора. На собеседованиях используется описание должности.

В Алматы и Ташкенте оклады для подходящих квалифицированных переводчиков, которые могли бы выступать в роли Документалистов, непомерно велики. Переводчики могут зарабатывать больше, работая на себя, а поэтому трудно найти людей на эти должности. Многие иностранные компании предлагают приличные оклады. Количество квалифицированных специалистов ограничено и они устраиваются на хорошо оплачиваемые должности в иностранных компаниях. А в результате этого, в Ташкенте и Алматы пользуются услугами нештатных переводчиков.

Региональное подразделение, помимо переводческих, в настоящее время занимается развитием и ещё одного вида услуг: сравнением законодательных проектов, распространением новостей о ходе выполнения проекта и поддержанием постоянной связи со всеми председателями национальных оперативных групп. Они также организуют различные заседания и встречи и сопровождают приезжающих к ним экспертов.

- Офисные помещения

Техническим заданием проекта предусматривается, что каждое из государств региона ТРАСЕСА предоставит офисное помещение. Некоторым республикам повезло, и они смогли найти офисные помещения вблизи офиса председателя национальной оперативной группы.

Некоторые же, в силу местных причин, до сих пор испытывают определённые трудности. В Баку, где офисные площади ограничены, офис временно размещается в кабинете председателя.

- **Размещение**

Зимой консультанты столкнулись с определёнными трудностями: отсутствовало отопление, освещение и горячая вода. Бронирование мест в гостиницах иногда пренебрегается сотрудниками этих гостиниц. Летом консультанты настаивают на предоставлении им жилья с кондиционерами. Доступ к международной факсовой связи имеется повсеместно. Даже если в гостиницах или квартирах и отсутствует международная телефонная связь, то таковая предоставляется местными центрами предпринимательства.

- **Регистрация**

Некоторые местные положения о регистрации представляют проблему для экспертов. В силу природы своей деятельности, эксперты не могут постоянно проживать в одном месте или находиться в стране всего несколько дней. Регистрационный процесс иногда настолько затягивается, что экспертам приходится покинуть страну, не дождавшись решения формальностей. Во избежание затруднений в аэропорту экспертам иногда необходимо специальное сопровождение.

- **Местные переводчики и водители**

Каждая из стран решила этот вопрос, исходя из своего собственного опыта.

- **Обучение**

Документалисты прошли необходимое обучение, в которое вошли: обучение работе на компьютере, переводческим процедурам и офисным системам. Эксперты признают высокие стандарты и энтузиазм всех штатных и внештатных сотрудников.

2. Национальные оперативные группы

- **Армения - Ереван**

Армянская национальная оперативная группа располагается в здании Министерства транспорта, по соседству с офисами председателя национальной оперативной группы и местного эксперта по ТИР. Установлены местные системы связи. Международная телефонная и факсовая связь, практически, отсутствует. Для этого пользуются услугами местного центра предпринимательства. Рассматривается возможность использования системы космической связи АТ & Т. Необходимы обогревательные устройства и жалюзи. Документалист назначен.

Председатель Госп. Шахназарян А. С. Первый заместитель министра транспорта
Документалист Абрахамян Вардохи

- **Азербайджан - Баку**

Было предложено создать офис на окраине города. Помещениям потребуется значительный ремонт. В настоящее время с Председателем НОГ обсуждается другая альтернатива.

Председатель Госп. Садыхов И. М. Руководитель Департамента транспорта и связи
Документалист Садыхов Мурад

- Грузия - Тбилиси

Располагается в частном офисном помещении, в нескольких минутах ходьбы от офиса Председателя. Устанавливаются международный телефон и факс. Будет установлена система космической связи. Офисом заведует Региональный координатор Проекта содействия торговле. Для устранения перегрева помещения необходимы жалюзи. Требуется электрогенератор или подключение к дополнительной внешней энергосети. Офис оснащён, однако необходимы обогреватели. Установлены компьютеры. Назначен документалист.

Председатель Госп. Долбая Г. Заместитель председателя Транспортного координационного совета Грузии

Документалист Акобая Мая

- Кыргызстан - Бишкек

Располагается в здании Министерства транспорта, через несколько кабинетов от офиса эксперта по ТИР. Необходимы жалюзи и обогреватели. Офис меблирован. Установлены компьютеры. Назначен документалист.

Председатель Госп. Закиров С. С. Главный помощник Управления транспорта при президентской администрации

Документалист Яркова Татьяна

- Таджикистан - Душанбе

Располагается в здании Министерства транспорта, вблизи кабинета эксперта по ТИР и Председателя. Документалист назначен. Имеется компьютер, ксерокс, телефон, факс и модем. Оборудование на стадии отгрузки.

Председатель Госп. Негматов И. Заместитель министра транспорта и автодорог

Документалист Саттарова Зарина

- Туркменистан - Ашгабат

Располагается в штаб-квартире железных дорог. Офисное оборудование установлено. Документалист назначен.

Председатель Госп. Язбердыев М. С. Заведующий отделом транспорта и связи КМ

Документалист Пурлиев Мурат

- Узбекистан - Ташкент

Располагается в помещении регионального отделения Международной автомобильной организации. Ремонт здания заканчивается. Оборудование закуплено. Документалист назначен, однако перешёл на работу по другому проекту. Замена документалиста ищется.

Председатель Госп. Хамраев Д. Заместитель директора "Узвнештранс"

Документалиста предстоит назначить

Поездки

Авиапоездки по региону ТРАСЕСА проблематичны. Консультант считает, что с ним согласятся в том, что лучше пользоваться автомобильным транспортом и посещать за раз, по возможности, одну страну.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОПРОСНИК О ЗАКОНДАТЕЛЬНОМ

Проект No 1
Трасека Юридическая и Нормативная
Инфраструктура

Анкета по транспортному законодательству

0. ИСТОЧНИКИ ПРИМЕНЯЕМОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Автомобильный транспорт:

Название: Объем применения:И.Т.Д.

Железнодорожный транспорт:

Название:И.Т.Д.

Водный транспорт:

Название:И.Т.Д.

Многосторонние соглашения по пограничным формальностям

Название:И.Т.Д.

Многосторонние по торговле

Название:И.Т.Д.

Многосторонние по таможенным

Название:И.Т.Д.

1. ГРАЖДАНСКОЕ/КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО

Содержание автотранспортного контракта	автодороги	ж/д	море
о свободное			
о обязательное			
Автотранспортные тарифы	автодороги	ж/д	море
о свободные			
о рекомендуемые			
о установленные			
Транспортные накладные	автодороги	ж/д	море
о удостоверение собственности			
о без удостоверения			
о стандартное содержание			
Ответственность	автодороги	ж/д	море
о ограниченная			
о неограниченная			
Страхование товаров	автодороги	ж/д	море
о предлагается на местном рынке			
о не предлагается/осложнения			
Страхование ответственности предприятий	автодороги	ж/д	море
о предлагается на местном рынке			
о не предлагается/осложнения			

2. КОНТРАКТ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, СТРАХОВАНИЕ и т.д.

Автомобильный транспорт:

Конвенция КДПГ о международной перевозке грузов по автодорогам

- o ратифицирована
- o применяется напрямую
- o реализуется
- o не применяется

Железнодорожный транспорт:

КОТИФ-СИМ

Конвенция, относящаяся к международному железнодорожному транспорту - Единообразные правила, касающиеся международной перевозки товаров по железным дорогам

- o ратифицирована
- o применяется напрямую
- o реализуется
- o не применяется

Система МПС (советская модель)

- o применяется
- o планируется реформа

Система СМГС (бывшие соцстраны/Китай)

- o применяется
- o уже не применяется

Морской транспорт:

Гаагские правила

- o ратифицированы
- o применяются напрямую
- o реализуются
- o не применяются

Правила Гаг-Визби

- o ратифицированы
- o применяются напрямую
- o реализуются
- o не применяются

Гамбургские правила

- o ратифицированы
- o применяются напрямую
- o реализуются
- o не применяются

Страхование гражданской ответственности

- o обязательное
- o необязательное

Многовидовой транспорт:

Единообразные правила для смешанных перевозок (правила МТП)

- o обычная практика
- o не являются обычной практикой

Правила УНКТАД/МТП для многовидовых транспортных документов

- o обычная практика
- o нет обычной практики

Торговля:

Инкотермс 1990

- o обычная практика
- o нет обычной практики

3. ДОСТУП К ТРАНСПОРТНОМУ РЫНКУ

Автотранспорт:

Двусторонние соглашения

Арм	Аз	Гр	Каз	Кыр Г	Тадж	Турк	Узб	Росс
-----	----	----	-----	----------	------	------	-----	------

- соглашение
- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

Многосторонние соглашения с

.....

- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

Железнодорожный транспорт:

Двусторонние соглашения

Арм	Аз	Гр	Каз	Кыр Г	Тадж	Турк	Узб	Росс
-----	----	----	-----	----------	------	------	-----	------

- соглашение
- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

Многосторонние соглашения с

.....

- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

Водный транспорт:

Двусторонние соглашения

Арм	Аз	Гр	Каз	Кыр Г	Тадж	Турк	Узб	Росс
-----	----	----	-----	----------	------	------	-----	------

- соглашение
- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

Многосторонние соглашения с

- местное разрешение
- транзитное разрешение
- каботажное разрешение
- налогообложение

4. ДОСТУП К ПРОФЕССИИ ТРАНСПОРТНОГО ОПЕРАТОРА И ЭКСПЕДИТОРА

Автомобильный транспорт:

Условия:

- o Национальность
- o Регистрация
- o Учреждение
- o Надежность
- o Профессиональная компетентность
- o Финансовое положение
- o Другие условия лицензирования предприятия:

Железнодорожный транспорт:

Условия:

- o Национальность
- o Регистрация
- o Учреждение
- o Надежность
- o Профессиональная компетентность
- o Финансовое положение
- o Другие условия лицензирования предприятия:

Водный транспорт:

Условия:

- o Национальность
- o Регистрация
- o Учреждение
- o Надежность
- o Профессиональная компетентность
- o Финансовое положение
- o Другие условия лицензирования предприятия:

Экспедирование:

Условия:

- o Национальность
- o Регистрация
- o Учреждение
- o Надежность
- o Профессиональная компетентность
- o Финансовое положение
- o Другие условия лицензирования предприятия:

5. СОЦИАЛЬНЫЕ НОРМАТИВЫ

Время работы и длительность отдыха

Цель проекта - единообразное регулирование и эффективная проверка для того, чтобы правильно применять социальные нормативы в транспортной отрасли

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

Соглашение ЕСТР 1970 г.

- o ратифицировано
- o применяется напрямую
- o реализуется
- o не применяется

6. ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМАТИВЫ:

Проверки транспортных средств на безопасность

Цель проекта: единообразные технические спецификации на транспортные средства для более высоких стандартов безопасности движения

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

Габаритные и весовые параметры транспортных средств

Цель проекта: общие максимальные габаритные и весовые параметры для более высоких стандартов безопасности движения и улучшения использования автомобилей

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

7. НОРМАТИВЫ В ОТНОШЕНИИ К ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ И БЕЗОПАСНОСТИ

Стандарты для водителей/машинистов/навигаторов

Цель проекта: общие стандарты для водителей для облегчения движения и повышения стандартов безопасности

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

Опасные грузы

Цель проекта: улучшение общественной безопасности, а также единообразное и эффективное применение нормативов, касающихся транспортировки опасных грузов.

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

напр. кодексы АДР/ИМОГ ООН

- o ратифицировано
- o применяется напрямую
- o реализуется
- o не применяется

Скоропортящиеся грузы

Цель проекта: улучшение здоровья людей и единообразное и эффективное применение нормативов, касающихся транспортировки скоропортящихся грузов.

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

напр. Конвенция СПС 1970 г.

- o ратифицировано
- o применяется напрямую
- o реализуется
- o не применяется

Живые животные

Цель проекта: улучшение стандартов состояние животных и единообразное и эффективное применение нормативов, касающихся транспортировки живых животных.

Национальные нормативы:

Международные нормативы:

8. ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Цель проекта: улучшение безопасности дорожного движения с помощью устранения различия в дорожных знаках, сигналах и разметке дорог.

Ратифицировано (1)

Применяется напрямую (2)

Реализуется (3)

Не применяется (4)

- o Конвенция ООН 1949 г. о дорожном движении
- o Протокол о дорожных знаках и сигналах
- o Европейское соглашение 1950 г, дополняющее Конвенцию 1949 г. о дорожном движении и Протокол 1949 г. о дорожных знаках и сигналах
- o Европейское Соглашение о разметке дорог
- o Конвенция ООН 1968 г. о дорожном движении
- o Конвенция 1968 г. о дорожных знаках и сигналах
- o Европейское Соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожном движении
- o Европейское Соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах
- o Протокол о разметке дорог в дополнение к Европейскому Соглашению 1973 г., дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах

9. ФОРМАЛЬНОСТИ ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ГРАНИЦ

Таможенная Конвенция 1975 г. МДП о международной перевозке товаров с применением справок МДП

- o Ратифицирована
- o Применяется напрямую
- o Реализуется
- o Не применяется

Таможенная Конвенция 1972 г. о контейнерах

- o Ратифицирована
- o Применяется напрямую
- o Реализуется
- o Не применяется

Международная Конвенция 1982 г. о гармонизации пограничного контроля

- o Ратифицирована
- o Применяется напрямую
- o Реализуется

Соглашение СМА о крупных транспортных магистралях

- o Ратифицировано
- o Применяется напрямую
- o Реализуется
- o Не применяется

Конвенция АТА (временный ввоз товаров)

- o Ратифицирована
- o Применяется напрямую
- o Реализуется
- o Не применяется

Таможенная Конвенция 1956 г. о временном ввозе коммерческих автомобилей (карне де пассаж)

- o Ратифицирована
- o Применяется напрямую
- o Реализуется
- o Не применяется

Новый республиканский Таможенный кодекс

- o Разрабатывается
- o Реализуется
- o Применяется советский кодекс

10. ПЛАНИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Двустороннее планирование

	Арм	Аз	Гр	Каз	Кыр Г	Тадж	Турк	Узб	Росс
--	-----	----	----	-----	----------	------	------	-----	------

- автодороги
- железные дороги
- внутренние воды
- морской транспорт

Многостороннее планирование с

.....
-------	-------	-------

- автодороги
- железные дороги
- внутренние воды
- морской транспорт

11. ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

- | | Автодороги | ж/д | водный |
|--|------------|-----|--------|
| o Налогообложение транспортных средств | | | |
| o Налог на топливо | | | |
| o Системы платы за использование | | | |
| o Транзитные платы | | | |
| o Другие источники: | | | |

12. ЧЛЕНСТВО

IRU, Международный автотранспортный союз

- да
- нет

ОСТИ, Центральный офис международных перевозок по ж/д

- да
- нет

UIRR, Международный союз обществ смешанного автомобильного/железнодорожного транспорта

- да
- нет

ИМО, Международная морская организация

- да
- нет

IRF, Международная дорожная федерация

- да
- нет

WTO, Всемирная торговая организация

- да
- нет

WCO, Всемирная таможенная организация

- да
- нет

ICC, Международная торговая палата

- да
- нет

FIATA, Международная федерация ассоциаций экспедиционных агентов

- да
- нет

Предложения об изменении общего плана проекта

В настоящее время предложений об изменении общего плана проекта нет. Концепция трёхэтапного проекта остаётся в целом неизменной. В течение проекта потребуются некоторая конкретизация деталей, о чём уже говорилось выше. Консультант считает, что любые возможные крупные изменения в плане проекта в будущем будут вызваны не логической структурой проекта, а внешними факторами в рамках отдельных государств или всего региона в целом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

МЕМОРАНДУМ, ПОДПИСАННЫЙ НА АЛМАТЫНСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

МЕМОРАНДУМ

участников первой региональной конференции проекта ТРАСЕКА - Транспортный Коридор и Юридическая и Нормативная Инфраструктура.

Участники первой региональной конференции по проекту Юридической и Нормативной Инфраструктуры:

- основываясь на исторических транспортных связях наших стран,
- понимая необходимость интегрирования транспортных систем и развития торговли между нашими странами
- руководствуясь общепринятыми нормами международного и транспортного законодательства
- принимая во внимание необходимость унификации транспортного законодательства между странами согласились со следующим:

1. В общем считать приемлемыми для дальнейшей работы приоритеты, определенные в Отчете о начале работ.
2. В целях формирования базы для интеграции и обеспечения регионального доступа на транспортный рынок рекомендовать подписание двустороннего соглашения с третьими странами и многостороннего соглашения с системой пропусков для пересечения границы между странами ТРАСЕКА с целью благоприятствования: транзитному транспорту, местному транспорту и транспорту, следующему в третьи страны.
3. Принимая во внимание необходимость введения международных стандартов в области торговли и транспорта, рекомендуется ввести общую систему ответственности для экспедиторов и определить приоритеты для стран ТРАСЕКА для присоединения к некоторым международным конвенциям и соглашениям.
4. С целью оптимизации национального транспортного рынка на конференции было принято предложение для Международной группы по проведению проекта с помощью Национальных групп к октябрю 1996 года разработать Модель Транспортного Законодательства принимая во внимание принципы и положения Гражданских Кодексов стран ТРАСЕКА и обсудить ее в октябре-декабре 1996 и принять как базу для разработки национальных законов не позже 1997 года.
5. Предложить руководителям ТРАСЕКА изыскать возможность для обучения по крайней мере двух юристов по транспортному законодательству из каждой страны ТРАСЕКА.
6. Участники конференции считают, что на конференции ТРАСЕКА в Тбилиси в октябре 1996 года должны присутствовать следующие специалисты:
 - Председатель национальной группы по проведению проекта
 - Юрист-эксперт по транспортному законодательству
 - Эксперт по транспорту.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ОБУЧЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4: ОБУЧЕНИЕ

Залогом последующего развития реформы законодательства в странах ТРАСЕСА является обучение. Целью при этом будет предоставить обучение, отвечающее насущным потребностям отдельных государств, а также обучение, определяемое экспертами во время регулярных визитов в регион.

Обучение будет проводиться на разных уровнях:

На рабочих местах:

Во время визитов эксперты обсудят с партнёрами ход развития представленных образцов законопроектов. При этом эксперты выслушают мнение местных специалистов и попытаются увязать приоритеты отдельно взятого государства с международными требованиями.

Поскольку национальные оперативные группы учреждены теперь во всех странах региона, то отныне местные специалисты и члены МОГ могут регулярно обмениваться информацией.

Занятия в рабочих группах

Занятия в рабочих группах будут проводиться приезжающими экспертами. Идеальное количество человек в группе - не более 15. Список участников будет утверждаться Председателем национальной оперативной группы в зависимости от предмета специализации приезжающего эксперта. Занятия будут проводиться, в среднем, 1 - 2 дня. На них будет предоставляться специализированная информация.

Региональные конференции:

Региональные конференции пройдут:

- в Тбилиси - в октябре 1996 г.
- в Ташкенте - в апреле 1997 г.
- в Ашгабате - в ноябре 1997 г.

Региональные конференции не только предоставят специальное обучение, учитывающее пожелания международной оперативной группы, но и сыграют незаменимую роль в общении представителей государств региона. Они смогут обмениваться мнениями, а также следить за эффективностью процесса приведения к единообразию торгово-законодательных и транспортных структур стран региона. Центральным на последующих двух конференциях будет обсуждение и разработка рабочими группами образцов законов.

Специализация обучения

- 1) Мы организуем, однако не будем проводить, курс занятий для юристов Азербайджана / Армении. Для отправки специалистов в Европу необходимы дополнительные финансовые средства.
- 2) В Ашгабате для представителей Армении / Азербайджана / Туркменистана мы проведём занятия по операционным аспектам технических особенностей международного законодательства.

- 3) Обучение торговой документацией пройдёт на четвёртой региональной конференции.
- 4) Обучение электронному обмену данными будет проведено нашими экспертами на конференции в Ташкенте.
- 5) Обучение документалистов будет определяться потребностями проекта и проводиться Региональным координатором. Программа базового обучения выполнена уже в некоторых региональных офисах.