

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана,
Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Проект Общая юридическая база для транзитных перевозок

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана,
Киргизстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана,
Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Отчет о ходе осуществления проекта III

май 2004 года

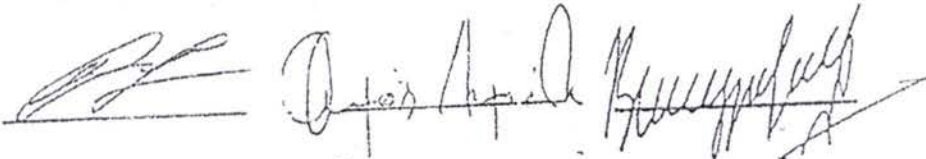


Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Lamnidis & Associates

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта :	Общая юридическая база для транзитных перевозок		
Номер контракта :	2002/027-526		
Страны :	Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Местный адресат	Консультант ЕС	
Наименование :	МПК ТРАСЕКА Постоянный Секретариат	Lamnidis & Associates	
Адрес :	ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	2 Ypsilantou Street, 106 75 Athens, Greece / ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	
Тел. :	+ (994-12) 982-718	+30210 3643 567 +994 12 983801	
Факс :	+ (994-12) 986-426	+30210 7264 510 +994 12 983801	
Контактные лица :	Людмила Тренкова	Томас Ламнидис	Вадим Турдзеладзе
	Генеральный Секретарь	Руководитель проекта	Координатор проекта
Подписи :			

Дата отчета: май 2004 года

Отчетный период: ноябрь 2003 года – май 2004 года

Автор отчета: Lamnidis & Associates

ТРАСЕКА (Таск-менеджер)	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
ЕС М & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]



Содержание

1	Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526.....	3
2	Резюме реализации проекта с начальной стадии	6
3	Резюме планирования работ по проекту на период до завершения проекта .	9
3.1	Содействие ратификации и реализации международных соглашений о транспорте и торговле.....	9
3.2	Новые Технические Приложения к ОМС	9
3.3	Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта	10
3.4	Правовое обеспечение работы ПС.....	10
3.5	Виза ТРАСЕКА	10
3.6	Стратегия МПК ТРАСЕКА развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.	11
3.7	Факторы риска, влияющие на задачи проекта	11
4	Ход осуществления проекта за отчетный период	12
4.1	Рабочие Заседания НЮРГ	12
4.2	Содействие ратификации международных соглашений	18
4.3	Развитие управления и проведение тренинга (семинаров)	18
4.4	Новые технические приложения к ОМС	20
4.5	Гармонизация стандартов для автотранспортных средств.....	21
4.6	Правовое обеспечение работы ПС.....	24
4.7	Виза ТРАСЕКА	26
4.8	Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010 гг.....	26
4.9	Внешние связи проекта	27
	ОТЧЕТ О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА	28
	ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ	29
	ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ	30
5	Планируемая деятельность на следующий отчетный период.....	31
5.1	Содействие ратификации международных соглашений	31
5.2	Новые технические приложения к ОМС	31
	Проект технического приложения по мультимодальному транспорту.....	31
5.3	Гармонизация технических стандартов для автомобильного транспорта	32
5.4	Правовое обеспечение деятельности ПС	32
5.5	Виза ТРАСЕКА	32
5.6	Стратегия МПК ТРАСЕКА развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.	33
5.7	Внешние связи проекта	33
5.8	Факторы риска, которые могут отразиться на результатах проекта	33
	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД	34

1 Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526

Основные цели: Определение правовых барьеров в области транзитных перевозок, их устранение посредством гармонизации национального законодательства с учетом практики рыночных отношений путем повышения прозрачности, эффективности и конкурентоспособности, что позволит странам-участницам программы ТРАСЕКА приблизиться к транспортной политике проводимой ЕС.

Задачи проекта: Предложить странам-участницам программы ТРАСЕКА необходимые элементы для организации общей юридической базы для транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках или Протокола(ов) об изменениях и дополнениях или новых технических приложений к ОМС.

Планируемые результаты:

- Создание Национальных Юридических рабочих Групп (НЮРГ) и обеспечение их эффективной работы
- Сбор двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, составление каталога и анализ полученной информации
- Оказание содействия ратификации предложенных и рекомендованных конвенций и иных соглашений и их реализации посредством – помимо прочих мероприятий - развития управления и проведения тренинговых программ (семинаров);
- Разработка Справочника по международным конвенциям и соглашениям для перевозчиков и коммерсантов;
- Проведение тренинговых программ (семинаров) для Межправительственных НЮРГ
- Составление проектов новых Технических Приложений к ОМС:
 - о мультимодальных транзитных перевозках
 - по инвестициям ТРАСЕКА
 - об экспедиторской деятельности
- Разработка системы квот и разрешений ТРАСЕКА для автотранспортные перевозок;
- Современные технические транспортные стандарты для автомобильного транспорта: изучение потребностей, рекомендации по инновационным нормативам;
- Оказание содействия Постоянному Секретариату по юридическим вопросам в течение всего периода осуществления проекта;
- Финансирование Национальных секретарей стран ОМС, Генерального секретаря, Исполнительного секретаря ПС МПК ТРАСЕКА, а также двух рабочих групп;
- Введение системы визы ТРАСЕКА.
- Составление и предложение Стратегии МПК ТРАСЕКА для развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.

Деятельность:

- Учреждение региональных офисов в Бухаресте, Баку и Ташкенте;
- Учреждение вспомогательного офиса в Тбилиси;
- Создание и организация должного функционирования деятельности национальных и многосторонних юридических рабочих групп (НЮРГ и МЮРГ), в тесном сотрудничестве с текущими проектами ТРАСЕКА, Постоянным Секретариатом и Национальными Комиссиями;
- Подготовка каталога существующих двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, применимых к странам ТРАСЕКА, анализ их влияния на ОМС и рекомендации по проведению соответствующих мероприятий с целью адаптирования либо изменения таких соглашений для устранения несоответствий;
- Содействие странам ТРАСЕКА в процессе принятия и реализации приоритетных международных конвенций посредством развития руководства и проведения тренинга (семинаров). В отношении каждой из рекомендованных Конвенций:

- ознакомление с операционной средой в каждой из стран
- изучение и составление отчета по выявленным в ходе имплементации затруднениям в каждой из присоединившихся стран;
- помощь партнерам в решении любой проблемы посредством технического содействия;
- выявление возможностей для расширения спектра коммерческого страхования грузоперевозок и ответственности перевозчиков;
- подготовка перечня рекомендаций по предстоящим мероприятиям, особенно тех, где недостаточное инвестирование инфраструктуры или человеческий фактор затрудняет процесс имплементации.
- Развитие управления и семинары
 - Составление Справочника международных конвенций и соглашений для перевозчиков и коммерсантов, включающего:
 - Перечень и комментарии к предлагаемым для присоединения международных соглашений;
 - Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
 - Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок
- Содействие и выполнение тренинговых программ для Межправительственным НЮРГ
- Составление и представление Нового технического приложения(ий) к ОМС
 - по мультимодальным перевозкам, используя материалы, совместимые с Правилами UNCTAD/ICC и FIATA FBL, и практикой, как определено проектом ТРАСЕКА Правовые Основы
 - по инвестициям ТРАСЕКА
 - по экспедиторской деятельности
- В тесном сотрудничестве с Постоянным секретариатом и ЮРГ-ми на национальном уровне оценить возможность введения региональной разрешительной системы для грузового автотранспорта и квот, а также предложить введение соответствующих дополнений к Техническому Приложению к ОМС по автомобильному транспорту
- Гармонизировать технические стандарты по производству-и-эксплуатации автомобильного транспорта, которые могут быть включены в Приложение ОМС по автомобильному транспорту, и введены поэтапно в течение нескольких лет. Также предложить стандарты ЕС по лицензированию перевозчиков и времени работы водителей в адаптированном варианте для региона, основываясь на завершеном недавно проекте «Содействие международному автомобильному транспорту»
- Как часть деятельности по предоставлению содействия по юридическим вопросам Постоянному Секретариату МПК:
 - составление нового Положения о Постоянном Секретариате и Правил процедуры МПК ТРАСЕКА
 - содействие в подготовке любых юридических документов, необходимых для осуществления рекомендуемых поправок в соответствии с международными практиками на региональном уровне, а также подобного содействия Национальным Комиссиям силами НЮРГ, готовящих предложения для рассмотрения министрами или парламентами
 - консалтинговые услуги по присоединению новых членов к ОМС
 - предоставление консалтинга текущим параллельным проектам
- Финансовая поддержка Генерального секретаря, Исполнительного секретаря и Национальных секретарей, включающая ежемесячную выплату заработной платы, покрытие командировочных и офисных расходов, покрытие расходов на проведение заседаний двух рабочих групп за период с 1 октября по 1 июля 2003 года.
- Виза ТРАСЕКА: разработка нового Технического приложения к ОМС по международным таможенным процедурам по железнодорожной накладной СМГС и внесение поправок и дополнений к ОМС и его Техническим приложениям по свободной выдаче виз, отмены залога на транзит товаров по железной дороге, а также применение нулевой ставки НДС на железнодорожные транспортные услуги в области международных и транзитных перевозок
- Разработка Стратегии МПК ТРАСЕКА для развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия ТРАСЕКА на период 2005-2010гг.

Целевые группы: Министерства транспорта или Кабинеты Министров стран-бенефициаров/Президентские аппараты.

Получатели: Национальные Комиссии ТРАСЕКА и Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

Ресурсы: Техническое содействие включает:

Международные эксперты:

440 чел/дней Руководитель проекта;

440 чел/дней старшие эксперты нанимаемые на полный период;

658 чел/дней старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Местные эксперты:

1080 чел/дней местные младшие эксперты, нанимаемые на полный период;

1068 чел/дней местные старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Учреждение как минимум трех региональных офисов (г. Баку, г. Ташкент и г. Бухарест) и вспомогательного офиса в г. Тбилиси).

Дата начала проекта: 21 ноября 2002 года

Продолжительность проекта: 24 месяца

Отчет о ходе осуществления проекта III (по состоянию на май 2004 года)

2 Резюме реализации проекта с начальной стадии

Проект был начат 21 ноября 2002г., на следующий день после подписания контракта.

В тот же день в Брюсселе было проведено первое заседание по Проекту. На заседании присутствовал господин Эфстатиос Даламангас – Руководитель программы ТРАСЕКА и господин Томас Ламнидис – Руководитель проекта.

Решения, принятые на заседании и рекомендации Руководителя программы были должным образом выполнены: местные эксперты были приняты на работу в офисах в Баку (Главный офис), Ташкенте, Тбилиси и Бухаресте. Первое заседание в Баку было проведено международными экспертами Проекта в ПС МПК ТРАСЕКА 3 декабря 2002 г. Офисы оснащены всем необходимым и на сегодняшний день функционируют в полном объеме.

Была установлена постоянная координация с тремя текущими проектами «Координационная группа ТРАСЕКА», «Гармонизация процедур пересечения границ», «Единая политика транзитных сборов и тарифов» и «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора».

Национальные Юридические Рабочие Группы были созданы во всех (12) странах-участницах ТРАСЕКА, кроме Туркменистана, и официальный состав НЮРГ был сформирован к середине июля 2003 г. Техническое задание НЮРГ, которое предусматривает также положения о финансировании их деятельности, было подготовлено и согласовано Таск-Менеджером 9^{го} 2003 г. В дальнейшем, в соответствии с положениями ТЗ, были разработаны перечень задач, а также Схема мониторинга за деятельностью РГ, которые были согласованы Таск-менеджером и переданы Сторонам. См. **Приложение 1** - Индикаторы мониторинга и оценки, с перечнем задач. В соответствии с ТЗ, в странах ТРАСЕКА были проведены ряд регулярных заседаний, краткое описание которых вошло в настоящий отчет. Координатором и руководителем проекта были предприняты ряд поездок (всего 31) для участия в работе заседаний НЮРГ в странах ТРАСЕКА.

На этом этапе Контрактор подошел к задаче содействия ратификации и выполнения международных соглашений в рамках **концепции Развития торговли и транспорта**, кроме прочего, посредством проведения тренинговых семинаров, которые в то же время явились методом реализации задачи развития управления и обучения, а также посредством разработки Руководства и проведения презентаций. (См. **Приложение 2** – Презентация и рекомендации семинара по развитию коридоров на Южном Кавказе, в ходе которого была проведена одна из презентаций. Окончательный проект Руководства был представлен национальным секретарям для комментариев, и версия на компакт-дисках будет разослана вместе с настоящим Отчетом. Руководство будет опубликовано вместе последним отчетом по проекту. Контрактором были изучены возможности расширения использования коммерческого страхования грузов и ответственности перевозчиков. Результаты исследований изложены в отчете, включены в материалы по обучению и презентации.

Спектр предлагаемых правовых инструментов, составленных и представленных на рассмотрение НЮРГ в ходе отчетного периода, и направленных на Развитие торговли и транспорта, включает в себя: (1) Виза ТРАСЕКА (первая фаза): новое Техническое Приложение к ОМС по международным таможенным процедурам с применением железнодорожной накладной СМГС; Протокол изменений и дополнений к ОМС и Технические приложения к нему: о бесплатной выдаче виз, отмене залоговых депозитов на транзит грузов железнодорожным транспортом, применение нулевой ставки НДС на услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международном и транзитном железнодорожном сообщении; (2) новые Технические приложения, представленные на рассмотрение до III-ей Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА (по мультимодальным перевозкам, инфраструктурным инвестициям, разрешению споров, гарантийному фонду); (3) изменения и дополнения к ОМС и его Техническим Приложениям (по

разрешительной системе ТРАСЕКА и облегчению транзита, по политике взимания сборов в странах ТРАСЕКА; и по международным конвенциям.

Данный спектр также включает в себя (i) проект Технического приложения по экспедиторской деятельности, что выходит за рамки обязательных задач проекта, и который, тем не менее, активно обсуждался в Сторонах и оказался чрезвычайно востребован и (ii) изменения в статью 5 и пункт 2 статьи 6 ОМС.

С целью содействия многосторонним переговорам, а также для того, чтобы следить за исполнением согласованных дополнений и изменений в ОМС, Проектом была использована матрица, которая, кроме того, обеспечивает транспарентность и справедливость оценки результатов деятельности НЮРГ. Матрица освещает протоколы Ереванской Конференции МПК ТРАСЕКА (решения 5,6,7,8 и 9 Итоговых Резолюций III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА, а также проект Технического приложения к ОМС по экспедиторской деятельности.

Контрактор составил каталог двусторонних и многосторонних соглашений в области транспорта и, проанализировав их воздействие, разработал и передал Сторонам для комментариев окончательный проект Руководства по международным соглашениям для операторов перевозок и предпринимателей, которое вобрало в себя: перечень предлагаемых международных соглашений с комментариями; пояснительную часть к ОМС, техническим приложениям к нему, изменениям и дополнениям; пояснительную часть по международной разрешительной системе квот на автомобильные перевозки, рекомендации в рамках концепции **Развития торговли и транспорта**. Каталог будет передан ПС МПК ТРАСЕКА. Однако следует отметить, что для того, чтобы собранная информация находилась в свободном доступе, необходимо организовать размещение ее на веб-страницах в он-лайн доступе ко всем соответствующим соглашениям при регулярном обновлении информации. Это может быть стать задачей для следующего проекта ТРАСЕКА «Развитие торговли и институциональная поддержка».

Эти рекомендации, в рамках концепции развития торговли и транспорта, основаны на собранной информации, и предназначены улучшить операционную среду для международных перевозок по региону ТРАСЕКА, и были реализованы в 28 предложениях об изменениях, дополнениях к ОМС и 4 новых проектах технических приложений к ОМС.

Контрактором исследована необходимость гармонизации технических стандартов для производства и эксплуатации грузового автомобильного транспорта, а также возможные методы адаптирования стандартов ЕС по лицензированию операторов и рабочему времени водителей, - для использования в регионе ТРАСЕКА. Результаты исследований и рекомендации содержатся в настоящем Отчете.

В течение предыдущих отчетных периодов эксперты проекта осуществляли правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА по (1) подготовке к заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 23-24 января 2003 года, проведенного в Баку; (2) подготовке к Заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 22-23 мая 2003 года, проведенного в Ташкенте; (3) подготовке к Заседанию Рабочей Группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 8 октября в Ереване, а также во время III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября; (4) подготовке к заседанию глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА 17-18 июля; (5) по участию Координатора проекта в процессе переговоров и подготовки документов по присоединению Ирана и Афганистана к коридору ТРАСЕКА путем подписания его Основного многостороннего соглашения.

Контрактор считает уместным отметить, что Казахстан официально заявил о своем намерении (это отражено в протоколе заседания НЮРГ) снять оговорку с Технического приложения по железнодорожному транспорту к ОМС, что является значительным шагом в направлении гармонизации законодательства, связанного с транзитными перевозками. Также, Проекту удалось убедить Узбекистан подписать Протокол к ОМС о системе Виза ТРАСЕКА (три поправки и одной новое приложение). Тем самым первая фаза ТРАСЕКА Виза в рамках концепции Развития торговли и транспорта может считаться завершенной. А также, другим достижением проекта в плане гармонизации законодательства, примененного на территориях ТРАСЕКА, считается официальное заявление Турции о присоединении к соглашению СМГС.

Задача по развитию и обучению включает в себя три направления: (1) разработка Руководства для операторов перевозок; (2) обучение в рамках рабочего графика НЮРГ, и (3) проведение презентаций в ходе семинаров совместно с проектом «Повышение квалификации высшего руководящего состава транспортного сектора»

Во исполнение решения 12 Итоговых резолюций III Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА, Контрактор представил на рассмотрение Сторон проект «Основных стратегических направлений МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на период 2005-2010». См. **Приложение 3** - проект стратегии. Проект обсуждался в Сторонах на заседаниях НЮРГ и нашел общую поддержку.

Контрактор воспользовался созданными НЮРГ также для того, чтобы внести предложение о двух поправках в ОМС, статьи 5 и 6, в отношении режима международных перевозок, применяемого по ОМС. См. В **Приложении 4** письмо всем Национальным секретарям от 12 мая 2004.

В данном контексте были изучены все предыдущие проекты ТРАСЕКА, имеющие отношение к настоящему Проекту, и все рекомендации по ним, а также предложения и комментарии Сторон ОМС были приняты к сведению для дальнейшей проработки.

3 Резюме планирования работ по проекту на период до завершения проекта

3.1 Содействие ратификации и реализации международных соглашений о транспорте и торговле

Достигнув к настоящему отчетному периоду необходимую степень¹ ратификации и исполнения соглашений в области торговли и транспорта, (пункт 4.2.3 Технического задания), перечисленные и комментируемые в Руководстве, Контрактор продолжит изучение и представление практических рекомендаций в отношении: (1) исследования возможности расширения коммерческого страхования грузов и ответственности перевозчиков; (2) подготовит рекомендации, которые должны будут учтены при выработке плана действия, в частности, по вопросам недостаточности инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру, или по вопросам квалификации кадров, что тоже отражается на исполнении принятых международных обязательств.

Результаты исследований и рекомендации, до их представления, будут обсуждаться с партнерами Проекта и бенефициарами программы ТРАСЕКА.

3.2 Новые Технические Приложения к ОМС

Помимо качественного усовершенствованного текста ОМС, планируемый результат составит три юридических документа, сформулированных в форме Технических приложений к Основному соглашению: (1) по мультимодальному транспорту; (2) по инвестициям ТРАСЕКА; (3) по экспедиторской деятельности.

Проект Технического приложения к ОМС - по мультимодальным перевозкам

Задача связана с обязательством ПС МПК ТРАСЕКА разработать платформу для согласованных действий, направленных на развитие мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА, мониторинг за осуществлением которых будет осуществляться Советом глав железных дорог, портов и судоходных компаний. Проект Технического приложения к ОМС будет доработан, будет обсужден с и внутри НЮРГ, - для того, чтобы стать эффективным инструментом регулирования транзитных перевозок в мультимодальном сообщении.

Проект Технического приложения к ОМС - по инвестициям ТРАСЕКА

Предлагаемый проект, вместе с проектами по механизму урегулирования споров и Гарантийным фондом ТРАСЕКА, Гарантийному трастовому фонду ТРАСЕКА, Экономическому союзу ТРАСЕКА, смогут создать основу для привлечения финансовых вложений, направленных на развитие транспортной инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА.

Проект Технического приложения к ОМС - по экспедиторской деятельности

Целями предлагаемого проекта Технического приложения являются обеспечение условий для оказания качественных услуг экспедиторских компаний, и сокращение затрат, связанных с процессом перевозки путем (1) определения порядка заключения и исполнения соглашения, (2) регулирования отношений, возникающих из соглашения об оказании экспедиторских услуг, в частности, услуг, связанных с перевозкой и экспедированием грузов; (3) распределения прав и ответственности сторон.

¹ Имеется ввиду задача согласования между Сторонами ТРАСЕКА спектра международных юридических инструментов, подлежащих ратификации, что и было достигнуто путем подписания протокола о внесении дополнений и изменений в ОМС (см. Отчет за предыдущий период).

Контрактор предлагает Сторонам рассматривать проекты ТП по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности в сочетании с транзитными грузовыми документами, которые предлагается разработать на основании форм электронных документов UN ECE CEFACT и IMMA (e-docs), которые должны быть доработаны и согласованы Сторонами ОМС и ПС МПК ТРАСЕКА, как вторую фазу реализации концепции ТРАСЕКА Виза, что в значительной степени будет способствовать развитию торговли и транспорта вообще, и упростит административные процедуры, связанные с перевозкой грузов, в частности.

3.3 Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта

Результаты исследований изложены в пункте 4.5 ниже. Вопрос был исследован, и должен быть завершен посредством (1) НЮРГ; (2) консультаций с экспертами Проекта с национальными органами и службами, причастными к эксплуатации автомобильного парка, а также частными операторами.

Задача разбита на : (1) исследование потребностей и (2) рекомендации по регулятивным инновациям по стандартам для производства и эксплуатации автомобильного транспорта, с тем, чтобы они были применимы к автомобильному транспорту, эксплуатируемом у на международных маршрутах по региону ТРАСЕКА, приблизив их к стандартам ЕЭК ООН. Задача включает в себя предложения о том, каким образом стандарты ЕС по лицензированию операторов и труду водителей могут быть адаптированы для использования в регионе.

3.4 Правовое обеспечение работы ПС

Совместно с ПС МПК ТРАСЕКА, эксперты проекта будет следить за реализацией подписанных и ратифицированных протоколов и содействовать подписанию предложенных, нь еще не принятых протоколов, а также консультировать в части реализации параллельных пректов

Проект также предоставит структуры, созданные им в Сторонах для выработки единого подхода странами по отношению к модификациям, предлагаемым консультантами ЕС.

Кроме этого, Контрактор будет следить за согласованием внедрением изменений в статьи 5 и 6 ОМС, предложенных Сторонам в письме от 12 мая 2004 г. Предлагаемые изменения направлены на повышение конкурентоспособности международных перевозок и расширение ареала действия статьи 6 ОМС, о льготных условиях и тарифах, а также, обеспечивают единообразное толкование положений английского и русского экземпляров Основного соглашения.

3.5 Виза ТРАСЕКА

Как было отмечено ранее, концепция ТРАСЕКА Виза перешла во вторую фазу своего развития – внедрение международной документации на прохождение грузов, упрощающей процедуры пересечения границ. Это проект Технического приложения по экспедиторской деятельности, мультимодальным перевозкам и электронная документация, применяемая таможенными службами.

К сожалению, недостаточность финансирования ПС МПК ТРАСЕКА не позволила парафировать эти документы национальным секретарям и экспертам МИДов стран на многосторонней встрече, как планировалось ранее.

Учитывая положительное отношение сторон к предлагаемым документам, эксперты проекта продолжают сотрудничать со всеми Сторонами ОМС посредством функционирующих НЮРГ, с тем, чтобы привести Стороны к единому мнению с учетом комментариев и мнений Сторон. Результаты, достигнутые Проектом по этому вопросу, должны быть учтены следующим проектом «Развитие торговли и институциональная поддержка», в течение которой целесообразно парафировать документы на ближайшем заседании национальных секретарей.

3.6 Стратегия МПК ТРАСЕКА в деле развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.

Проект стратегии, который называется "Основные стратегические направления МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора "Европа-Кавказ-Азия" (ТРАСЕКА) на период 2005-2010", разработанного экспертами проекта и представленного ПС, будет доработан экспертами и согласован в Сторонах. Настоятельно рекомендуется, чтобы указанный проект Стратегии, в случае его одобрения на следующей конференции МПК ТРАСЕКА, стал основанием для разработки Концепции Единой Транспортной системы ТРАСЕКА. Контрактор убежден, что это значительным образом будет содействовать начальной стадии либерализации перемещения капиталов, товаров, услуг и рабочей силы.

3.7 Факторы риска, влияющие на задачи проекта

Следующие риски, рассматриваемые как действия Правительств, которые не могут быть устранены силами Проекта, были выявлены во первой стадии Проекта как риски, влияющие на текущие задачи Проекта:

- Решения принимаются в нарушение статей ОМС
- Статьи и технические приложения к ОМС не реализуются;
- МПК, Национальные Комиссии и Национальные Секретари в формате ОМС не принимают решения по ключевым вопросам, или не имеют полномочий для их принятия;
- Принимаемые решения свидетельствуют о невозможности их реализации ввиду недостаточности финансовых ресурсов в каждом отдельно взятом государстве. Этот риск рассматривается как низкий, поскольку необходимое финансирование поэтапной реализации проекта рассматривается как не предполагающее высоких затрат. Считается, что риск более высокой степени заключается в неисполнении вследствие существующего законодательства или негибкости различных организаций в принятии новых подходов;
- Решения принимаются в нарушение положений ратифицированных конвенций
- Ратифицируемые международные конвенции не выполняются

Настоящее положение дел в части финансирования деятельности ПС со стороны Европейской Комиссии не позволяет проводить долгосрочное планирование и, в самом деле, отрицательно влияет на устойчивость проекта.

Кроме того, существуют и другие риски, которые могут быть нейтрализованы в ходе выполнения Проекта:

- Различные агентства не информированы об обязательствах, принятых сторонами по ОМС и техническим приложениям к нему. Контрактор осознает, что такая ситуация существует в ряде государств ТРАСЕКА. Тем не менее, Контрактор обеспечит осведомленность таких структур о существующих обязательствах в период проведения проекта;
- Страны-члены ТРАСЕКА принимают обязательства по условиям двусторонних или многосторонних соглашений, которые не существовали ни в период составления ТЗ проекта, ни в период составления Вступительного Отчета и Общего плана проектных работ. Однако, данный риск может быть смягчен путем введения там, где возможно, положений предложенных проектов юридических инструментов в соглашения, вступившие в силу вне обязательств в рамках ТРАСЕКА
- НЮРГ могут работать неэффективно, не принимая во внимание положения ОМС и ТЗ для НЮРГ, тем самым препятствуя деятельности Проекта. Однако, этот риск может быть нейтрализован в значительной степени посредством проведения неформальных семинаров как часть работ по развитию управления и проведению семинаров.

4 Ход осуществления проекта за отчетный период

4.1 Рабочие Заседания НЮРГ

Рабочие заседания и семинары НЮРГ финансируются из средств проекта. Следуя жестким правилам расходования бюджетных средств, выплаты строго регламентированы фактическими результатами и степенью завершенности работы, что оценивается руководителем и координатором проекта вместе с ПС МПК ТРАСЕКА. Бюджет предусматривает покрытие только тех расходов, которые непосредственно связаны с проведением заседаний/семинаров.

Ниже коротко изложено содержание **52** проведенных заседаний, **31** из которых было проведено с участием руководителя и/или координатора проекта и/или других экспертов проекта.

Страна: Армения

Заседание No 1, ноябрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Ход осуществления проекта и планируемая деятельность кратко освещены координатором проекта. Обсуждались результаты III Конференции МПК ТРАСЕКА, проведенной в Ереване, где 9 из 14 представленных для рассмотрения документов были разработаны экспертами проекта. Национальный секретарь Армении высказал просьбу об изыскании возможности обновления оборудования офиса Национальной комиссии ТРАСЕКА. Комплект 9 документов (включая проекты, таблицы мониторинга НЮРГ и т.д.) в 10 экземплярах были переданы НЮРГ с тем, чтобы они смогли приступить к выполнению поставленных задач. НЮРГ в целом одобрила предлагаемые изменения и дополнения в ОМС, в частности высказала поддержку предлагаемых проектов ТП по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности.

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе:

Обсуждались предлагаемые проекты изменений и дополнений в ОМС, а также новое в законодательстве стараны – связанное с развитием транспорта.

Страна: Азербайджан

Заседание No 1, октябрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе:

Члены НЮРГ рассмотрели поставленные перед ними задачи. Было выражено отношение Азербайджанской стороны по отношению к каждому предлагаемому изменению и дополнению, вынесенному на заседание Ереванской конференции.

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Подробное обсуждение предлагаемых изменений и дополнений в ОМС.

Заседание No 3, январь 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: подробно обсуждались комментарии, соответствующих служб и органов. Заседание завершилось: согласованием проекта ТП по мультимодальному транспорту с учетом комментариев и замечаний; проекта ТП по инвестициям ТРАСЕКА, - требует доработки; проекта ТП по экспедиторской деятельности – в него должны быть включены основные определения, а также он должен быть расширен, чтобы учесть все наиболее прогрессивные инновации в этой области; согласование дополнений по международным конвенциям. Было замечено, что Азербайджан уже является стороной всех предлагаемых конвенций и соглашений.

Заседание No 4, март 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Обзор представленных комментариев, предложений и вопросов, рассмотренных на предыдущих заседаниях НЮРГ конца 2003 и начала 2004 гг., презентация проекта "Стратегия МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора Европа-Азия-Кавказ (ТРАСЕКА) на 2005 –2010 гг.", по

которому возражений не было высказано, однако замечено, что необходимо обсудить это проект в многостороннем формате; рассмотрение проектов новых ТП к ОМС и изменений и дополнений в ОМС. Проведена презентация ВБР "Предложения по государственной стратегии транзита".

Заседание No 5, май 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Детальное обсуждение вносимых изменений и дополнений в ОМС и проектов ТП. Проект транзитной стратегии Азербайджана был представлен и рассмотрен НЮРГ. В заседании также принял участие г-н Марио Апостолов, региональный представитель ЕЭК ООН, Департамента развития торговли, который провел презентацию по «Интегрированному управлению транспортными потоками в международной торговле».

Страна: Болгария

Заседание No 1, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Рассмотрение проекта ТП по инвестициям ТРАСЕКА. Замечания Болгарии выражаются в следующем (выдержка из протокола): предлагаемая юридическая схема требует наличия двусторонних/многосторонних соглашений, заключаемых Сторонами ОМС, что делает реализацию ТП слишком комплексным, осложненным; предлагаемый документ предусматривает большого количества институтов, что накладывает дополнительное бремя на проект; проект ТП предусматривает государственные/межгосударственные гарантии, которые могут создать трудности исполнения на национальном уровне; предложение о маршрутах ТРАСЕКА предполагает, что на территориях прохождения маршрута действуют международные соглашения, что придает особый статус данной части территории, в случае если такие международные нормы не действуют для отдельного государства. НЮРГ Болгарии принимает идею создания подобного ТП в целом, с той оговоркой, что предлагаемый текст будет должным образом пересмотрен.

Относительно проекта ТП по мультимодальным перевозкам болгарская сторона сообщила, что одновременно с III Конференцией МПК ТРАСЕКА в Ереване, было подписано многостороннее соглашение о мультимодальном транспорте между Болгарией, Арменией и Грузией. Это соглашение открыто для подписания другими странами, поэтому остальные страны ОМС могут присоединиться к нему.

Что касается предлагаемого проекта протокола об изменениях в ТП о международном автомобильном транспорте, необходимо уточнить следующее: ведомство, компетентное для выдачи разрешений ТРАСЕКА; принципы распределения разрешений ТРАСЕКА между государствами – участниками ОМС; принципы сосуществования разрешительной системы ТРАСЕКА с разрешительными системами, действующими по двусторонним договорам о международных автоперевозках; причины отклонения от разрешительными систем, действующих по двусторонним договорам о международных автоперевозках.

Что касается проекта протокола об изменениях в ТП по таможенным процедурам и обработке документов, НЮРГ предлагает юридическую формулу, которая позволит реже вносить изменения в данное ТП.

Страна: Грузия

Заседание No 1, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Согласован общий подход к поставленным задачам: определены причастные органы и службы, которые будут вносить комментарии о предлагаемых дополнениях и изменениях в ОМС а также предложения о законодательных инициативах по поводу изменения внутреннего законодательства.

Заседание No 2, январь 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Выявлены нарушения ОМС и представлены рекомендации по их устранению; представлены рекомендации по содействию и развитию транзита через республику Грузия; обсуждался вопрос нового таможенного кодекса Грузии; концепция одного окна; создание региональной таможенной службы, с круглосуточным функционированием в порту Поти; оимена фитосанитарной инспекции на опломбированные

транзитные грузы; введение 0-ставки НДС на транзитные грузы, перевозимые по железной дороге.

Заседание No 3, апрель 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Выявлены нарушения ОМС и сделаны рекомендации по их устранению; рассмотрена система совместного финансирования; рассмотрены проекты ТП по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности, которые в целом были одобрены; были затронуты другие вопросы, связанные с транзитными процедурами в Грузии.

Страна: Киргизия

Заседание No 1, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Задачи и общий план работы НЮРГ были разъяснены координатором проекта. Национальный секретарь обратился с просьбой изыскать возможность обновления офисного оборудования.

Заседание No 2, январь 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Национальный секретарь осветил комментарии, полученные от причастных служб и гос. органов по предлагаемым проектам ТП, а также прочим изменениям и дополнениям в ОМС. Были детально рассмотрены проекты ТП по экспедиторской деятельности и мультимодальным перевозкам, были сделаны рекомендации, и достигнуто общее согласие.

Заседание No 3, февраль 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Все обсуждаемые вопросы связаны с повесткой дня III Конференции МПК ТРАСЕКА. Обсуждалась возможность созыва саммита президентов стран ТРАСЕКА.

Страна: Молдова

Заседание No 1, ноябрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Задачи проекта, задачи НЮРГ, планируемая деятельность на оставшийся проектный период, повестка дня заседания III Конференции МПК ТРАСЕКА, документы, разработанные проектом и представленные на рассмотрение конференции (9 проектов) – были коротко освещены координатором проекта.

Заседание No 2, январь 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Проанализированы результаты предыдущих дебатов НЮРГ по предлагаемым проектам документов. Разъяснена задача правильного понимания правовых барьеров и методов гармонизации национальной законодательной базы по транзитным перевозкам. Анализ и обсуждение проектов протоколов об изменениях в ТП по международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам, с учетом действующих положений ОМС. Прочие вопросы.

Заседание No 3, февраль 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Анализ ситуации, связанной с приостановлением финансирования ПС МПК ТРАСЕКА. Предпринимаемые меры и достигнутые результаты. Рассмотрение проектов изменений и дополнений в ОМС и ТП к нему. Презентация Стратегии МПК ТРАСЕКА на 2005-2010 гг. Прочие вопросы.

Заседание No 4, март 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Информация о проекте «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора». Детальное рассмотрение проекта стратегии. Презентация вновь разработанных проектов ТП по экспедиторской деятельности. Презентация и заполнение матриц работы НЮРГ.

Заседание No 4, май 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Рассмотрены изменения, предложенные Проектом с траты 5 и 6 ОМС письмом от 12 мая 2004 г. NLCBTT-02/023. НЮРГ одобрила предложение, сочтя его целесообразным в плане практического значения и единообразия

толкования положений ОМС. Рассмотрение проекта ТП по экспедиторской деятельности. The meeting found the proposal expedient and decided to take the draft as a base for further elaboration. The meeting discussed the proposed draft on joint financing system.

Страна: Румыния

Заседание No 1, март 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Задачи и общие планы НЮРГ были разъяснены координатором проект НЮРГ. Задачи и цели НЮРГ были приняты должным образом восприняты ее членами.

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Были представлены подробные комментарии, в том числе и в письменном виде, сделанные по проекту ТП по инвестициям ТРАСЕКА, по-элементно.

Страна: Таджикистан

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Сделаны комментарии и выражена позиция по каждому из протоколов, вынесенных на обсуждение в Ереване. К проекту была обращена просьба об обновлении оборудования офиса НЮРГ. Национальный секретарь заверил в регулярном представлении отчетов в соответствии с Техническим заданием. Комплект из 9 документов (включая проеты, ТЗ НЮРГ, Таблицы мониторинга, и т.д.) в 10 экземплярах были переданы НЮРГ для дальнейшей работы.

Заседание No 3, март 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Изменения в ТП по автомобильному транспорту найдены целесообразными, не противоречащими внутреннему законодательству и международным обязательствам Таджикистана, и потому рекомендуются для подписания республикой. Предлагаемый проект по мультимодальному транспорту считается своевременным и уместным в качестве основания для развития транспорта между странами ТРАСЕКА. Предлагаемый ТП по инвестициям ТРАСЕКА должен обеспечить самостоятельных соглашений по маршруту ТРАСЕКА. Предлагаемый ТП по экспедиторской деятельности считается целесообразным, не противоречащими внутреннему законодательству и международным обязательствам Таджикистана, и потому рекомендуется для подписания республикой.

Страна: Турция

Заседание No 1, февраль 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Таможенные процедуры, связанные с международным прохождением грузов по коридору ТРАСЕКА с применением ж/д накладной СМГС – соответствующие процедуры уже начаты для вступление в ОСЖД и соглашение СМГС, что будет содействовать реализации протокола по ТРАСЕКА Виза, подписанного в Ереване.

В отношении изменений в ТП к Омс по международному автомобильному транспорту и ТП к Омс по таможенным процедурам, представленным ПС МПК ТРАСЕКА, а также предложения турецкой стороны, представитель дорожной администрации отметил: 1) турецкое предложение предусматривает передовые меры по гармонизации законодательства с нормами ЕС, 2) турецкое предложение предусматривает, за исключением положений о третьих странах и каботаже, обязательную либерализацию торговли, а предлагаемое ПС «Разрешение ТРАСЕКА» накладывает новые обязательства на своих пользователей, 3) принимая во внимание, что на территориях коридора ТРАСЕКА все еще используются транзитные документы на основании двусторонних соглашений, а также недостаточность и неэффективность ежегодных квот на разрешения, утверждается, что создание нового контрольного документа не является целесообразным. В отношении утверждается, что турецкое предложение могло бы оказать позитивное влияние на перевозки по всему коридору, и было бы наиболее приемлимым. По утверждению Координатора проекта, существует противоречие по третьему пункту между турецким предложением и ТП по автомобильному транспорту, и что это необходимо

пересмотреть. Принято решение что этот пункт будет совместно пересмотрен, с вынесением предложения по нему.

В отношении гармонизации технических стандартов для автомобильного транспорта, турецкая сторона утверждает, что необходимо принять за основу действующие европейские технические стандарты (Euro II, Euro III), с учетом того, что странами СНГ осуществляются торговые перевозки с западной европой и странами ЕС, что будет содействовать автомобильному транспорту. Турецкая сторона также отметила, что для того, чтобы достичь уровня Европейских стандартов, странами ОМС должны быть разработаны соответствующие правила. Если за основу будет принято минское соглашение, то, как отметил представитель ассоциации международных перевозчиков, Турция подпишет такой документ с оговоркой. Координатор проекта утверждает, что этот процесс должен быть завершен в соответствии с комментариями и рекомендациями Сторон ОМС.

Была дана оценка проектам ТП по мультимодальным перевозкам и инвестициям ТРАСЕКА. Заявлено о необходимости более четких дефиниций.

В отношении проекта ТП экспедиторской деятельности, что подготовлены письменные комментарии. Координатор проекта заявил, что будет подготовлен альтернативный проект документа, для распространения среди стран, и что письменный комментарий турецкой стороны будет использован при подготовке этого документа.

Страна: Украина

Заседание No 1, ноябрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Согласован план работы НЮРГ. Обзор изменений в законодательстве по: допуску и таможенным процедурам; деятельности экспедиторских компаний, мультимодальным перевозкам. Сильная приверженность Украины следовать политике содействия перевозкам в контексте всех 6 существующих коридоров, не ограничиваясь только маршрутами ТРАСЕКА. Предпочтение отдается изменению внутреннего законодательства, а не добавлению пунктов и изменению действующих положений ОМС и приложений к нему.

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Участие Украины в международных соглашениях, исполнение решений Резолюции III Конференции МПК ТРАСЕКА.

Заседание No 3, January 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Нормы права в области перевозок, как внутренние, так и международные, действующие на Украине, удовлетворяют существующие требования. Представлен их перечень. Представлены предложения, разработанные проектом. Члены НЮРГ отчитались об эффективной законодательной работе по приведению в соответствие нормативных актов с принятыми изменениями и дополнениями в ОМС.

Заседание No 4, март 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Члены НЮРГ осветили о законе о развитии транзита на Украине; о принятии национального законодательства о правилах и стандартах международных перевозок и таможенных процедурах. Предлагаемая разрешительная система ТРАСЕКА поддережана ими, так как дополняет существующую систему квот и разрешений, осложняющую международные автомобильные перевозки. Обсужден проект Стратегии, который был в общем поддержан, однако с тем замечанием, что в нем должно уделяться меньше внимания политическим и экономическим аспектам программы, а приоритет должен отдаваться непосредственным ее задачам.

Заседание No 5, апрель 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Проект ТП по экспедиторской деятельности в целом одобрен, однако, отмечено, что использованная терминология должна быть пересмотрена, исключена глава о транспортном агентировании. Проект ТП по мультимодальному транспорту в целом одобрен, с аналогичными замечаниями, особое внимание уделено унификации норм, регулирующих ответственность транспортных операторов, а также гармонизации таможенных процедур, в первую очередь связанных с транзитом.

Украина вводит статью 6 Закона о транзите, что позволит применять накладные КДПГ и СМГС в качестве транзитных документов. Таким образом, принятие предлагаемого ТП, станет для Украины нецелесообразным.

страна: Узбекистан

Заседание No 1, октябрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Координатор проекта кратко осветил ход реализации проекта. Обсуждались результаты III Конференции МПК ТРАСЕКА, проведенной в Ереване, где 9 из представленных 14 проектов изменений дополнений в ОМС были разработаны экспертами проекта. Комплект 9 документов (проекты документов, Техническое задание НЮРГ, Таблицы мониторинга и т.д.) были переданы НЮРГ для работы в 10 экземплярах.

Заседание No 2, декабрь 2003

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Протокол изменений в ТП по таможенным процедурам был изучен и прокомментирован:

- под-пункт "d" поддержан как полезное нововведение
- под-пункт "e" предлагается исключить, поскольку это обязательство уже существует в том же ТП к ОМС. Замечено, что Узбекистан является стороной этой конвенции с 25.02.97.
- под-пункт "f" поддержан как целесообразный. Замечено, что Узбекистан является стороной этой конвенции с 17.01.98
- под-пункт "j" – найден не имеющим отношение к коридору ТРАСЕКА и предлагается исключить.
- под-пункт "h" не мог быть изучен, так как название конвенции указано в протоколе неточно.

Заседание No 3, январь 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Мониторинг действующего законодательства, с последующим выявлением нарушений и условий, препятствующих международным перевозкам. Выявлены 17 пунктов. 5 рекомендаций были адресованы Национальной комиссии и МПК ТРАСЕКА.

Заседание No 4, март 2004

Заявления и вопросы, отраженные в протоколе: Был рассмотрен проект ТП по инвестициям ТРАСЕКА. Обсуждение закончилось рекомендацией Кконсультантам, составляющим проекты документов: доработать проект ТП по инвестициям ТРАСЕКА, ясно обозначив в нем механизмы и действия Сторон ОМС по созданию маршрутов ТРАСЕКА. Однако НЮРГ одобрила концепцию Трастового гарантийного фонда как шаг в направлении привлечения инвестиций и финансовых средств.

В целом национальные юридические группы оказывали содействие Сторонам ОМС и экспертам Проекта в правильном понимании юридических барьеров и их устранении путем гармонизации национального законодательства транзитных перевозок. Используя свой профессионализм, НЮРГ: (1) провели анализ действующего законодательства и собрали необходимые данные/информацию, которые отражены в представляемых ими отчетах, а также (2) составляли проекты юридических документов, предложений и содействовали согласованию в Сторонах дополнений/изменений или новых технических приложений к ОМС с целью повышения конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), а также о внесении изменений в действующее законодательство, (3) вносили предложения по дальнейшей эффективной имплементации ОМС.

Результаты регулярно документировались в виде обоснованных должным образом заключений в Отчете, подписанном в ходе рабочих встреч экспертами Рабочей Группы, участвующими в подготовке Отчета, и Модератором с приложением любых документов или копий, если необходимо, и передавались Проекту, национальным Комиссиям и ПС МПК ТРАСЕКА.

НЮРГ способствуют укреплению институционального потенциала МПК ТРАСЕКА, Национальных Комиссий и Национальных секретарей ТРАСЕКА в их стремлении организовать общую юридическую базу для транзитных перевозок, для повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА в концепции оказания содействия развитию торговли и транзитных перевозок.

4.2 Содействие ратификации международных соглашений

Задача содействия ратификации и реализации торговых и транспортных соглашений, ст. 4.2.3 ТЗ, выполняемая в текущем отчетном периоде, охватывает следующие элементы:

- исследование возможностей расширения коммерческого страхования в отношении грузов и ответственности перевозчиков;
- выработка рекомендаций для последующих действий,

что непосредственно связано с правовыми режимами, применяемыми в настоящее время странами ТРАСЕКА по каждому виду транспорта (автомобильному, железнодорожному, морскому), и которые должны быть расширены до правовых режимов по рекомендуемым нормам международного права, в частности, по ответственности операторов транспортных терминалов и операторов мультимодальных перевозок. Кроме того, ответственность экспедиторов, в случае принятия предлагаемого ТП по экспедиторской деятельности, также будет включена в область правового регулирования в регионе ТРАСЕКА.

Предлагаемое Проектом решение было доведено до сведения Сторон посредством исполнения задачи по развитию управления и обучению.

Со времени составления ТЗ Проекта, страны добились значительного прогресса в ратификации международных конвенций, рекомендуемых ЕЭК ООН, однако их эффективной имплементации все же препятствуют:

- отсутствие необходимого государственного мониторинга или структурное укрепление и отсутствие инвестиций в соответствующее тестовое или контрольное оборудование;
- отсутствие учебных мероприятий для государственных служащих в отношении обязательств, принятых государством по новому международному законодательству;
- отсутствие информирования торговых агентов и перевозчиков об их новых правах и обязанностях;
- отсутствие внимания со стороны министерств и парламентов в установлении государственных юридических программ по модифицированию соответствующих нормативных актов и постановлений;
- отсутствие необходимых условий для коммерческого страхования всех видов;
- недопонимание со стороны должностных лиц норм международного права, касающихся транзитных перевозок;
- подписание международных конвенций по транзитным перевозкам, и не ратифицируемых в течение нескольких лет.

НЮРГ, созданные во всех 12 странах ОМС, вовлечены в задачу реализации проекта, выполняя двойственную задачу (1) главного рабочего органа, собирающего необходимые данные и (2) института, дающего свою оценку практическим рекомендациям, предложенным экспертами проекта до того, как эти предложения будут представлены на рассмотрение в многостороннем формате.

4.3 Развитие управления и проведение тренинга (семинаров)

Данная задача разделена на два согласующихся между собой мероприятия, описанных ниже.

Юридический Справочник

Подрядчик составил проект Руководства, в которое вошли следующие главы:

- Перечень комментированных предлагаемых для присоединения международных соглашений;
- Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
- Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок;
- Рекомендации в рамках Концепции Развития торговли и транспорта

Проект Руководства был разослан национальным секретарям для получения комментариев, и версия Руководства на компакт-диске будет предоставлена вместе с отчетом о реализации проекта. Руководство будет опубликовано вместе с проектом последнего отчета по проекту.

Подготовка и проведение семинаров для Национальных юридических рабочих групп

Контрактор полностью осознает, что аудитория слушателей семинаров состоит из профессионалов, обладающих высоким уровнем знаний, и поэтому более важным представляется обеспечить единое понимание рассматриваемых проблем у экспертов Проекта и Сторон, нежели предоставить образовательный материал, который может представлять небольшой интерес для участников семинаров.

Необходимо подчеркнуть, что программа в своих задачах выходит за рамки тренинга, как задачи, поставленной перед проектом в его Техническом задании, что отвечает реальным требованиям Стран-бенефициаров Проекта и расширяющейся проектной деятельности.

Тренинг (семинары) состоит из следующих компонентов:

Брифинг по правовым режимам, создаваемым в рамках применения положений конвенций, рекомендуемых резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН по автомобильным и железнодорожным перевозкам, о мерах по содействию перевозкам, а также по международным соглашениям, предложенным к присоединению путем внесения дополнений к п.1 Статьи 2 «Международные Конвенции» Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов, - в отношении мер по содействию торговли и распространению страхования ответственности.

Это составная часть обязательства, данного Контрактором, по условиям ТЗ, 4.2.3 в порядке содействия ратификации и имплементации международных конвенций в области транспорта и торговли.

Другие компоненты состоят из: разъяснительной части в отношении положений основного Соглашения. Анализ фактов, выявленных Контрактором, рекомендательные меры по смягчению существующих и избежанию возможных нарушений. Особый акцент сделан на достижение общего понимания проблемы.

Каждый компонент разделен на два этапа, по плану – ноябрь/декабрь и март/апрель, в соответствии с рабочим планом НЮРГ.

С 18 по 23 апреля в Алма-Ате проектом «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора» был проведен семинар (уровень А), в котором приняли участие более 60 участников из различных государственных учреждений и ведомств стран ТРАСЕКА, задействованных в международных перевозках. В семинаре так же приняли участие все Национальные секретари Сторон ОМС.

Данный семинар по заранее достигнутой договоренности был проведен двумя проектами – по согласованию руководителя проекта ПКРСТС и координатора проекта ОЮБТП.

Экспертами проекта ОЮБТП в ходе семинара были продемонстрированы две презентации:

- первая презентация была посвящена актуальным вопросам содействия развитию Торговле и Транспорта (см. **Приложение 2**);
- во второй презентации были освещены основные стратегические направления развития МПК ТРАСЕКА (см. **Приложение 3**).

Участникам семинара, многие из которых были членами НРЮГ в своих странах, были представлены на обсуждение основные рекомендации экспертов проекта ОЮБТП (**28 проектов поправок и дополнений и 4 проекта новых технических приложений к ОМС**).

В ходе дискуссии, которая носила открытый, непринужденный и многосторонний характер, участникам были даны детальные разъяснения по всем поставленным ими вопросам, относительно рекомендаций проекта ОЮБТП.

Важным и основным результатом данных дискуссий явился тот факт, что Национальным Секретарям и, особенно, представителям из стран ТРАСЕКА удалось впервые, совместно обменяться мнениями по всем актуальным вопросам относительно проблем существующих сегодня в области международных перевозок.

Подобные встречи и дискуссии, совместно с экспертами «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», были продолжены в Ташкенте с 7.06.2004 по 17.06.2004 на семинаре (уровень В), организованном руководством проекта «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», на котором экспертами проекта ОЮБТП предложили постатейное обсуждение всех 28 поправок и дополнений к ОМС.

4.4 Новые технические приложения к ОМС

Для того, чтобы обеспечить прозрачность, а также с целью содействия эффективности обсуждения предлагаемых проектов, Контрактор использовал матрицу, которая в сжатом виде отражает позицию каждой из Сторон.

Проект Технического приложения по мультимодальным перевозкам

Существующая ситуация, сложившаяся в странах ТРАСЕКА, приводит ряд аргументов о необходимости нового технического приложения к ОМС:

- существующее правовое регулирование не отражает того развития, которое имело место в плане транспортных моделей, технологий и рынков;
- не существует такого действующего единого международного режима, устанавливающего ответственность за потери, повреждения или задержки, возникающие в связи с мультимодальными перевозками;
- существующая правовая база состоит из комплекса разрозненных международных конвенционных норм, предназначенных для регулирования уни-модальных перевозок, а также разнообразных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартизированных форм контрактов;
- как условия наступления ответственности, так и пределы ответственности сильно разнятся от случая к случаю и носят непредсказуемый характер.

Проект Технического приложения, разработанный Контрактором, предназначен для того, чтобы нейтрализовать эти неблагоприятные обстоятельства.

Проект обсуждался НЮРГ, и был высоко оценен экспертами по транспорту и праву, представляющих Стороны. Согласование проекта было завершено, и документ подлежит официальному согласованию в многостороннем формате.

Проект технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА

Задача, стоящая перед предлагаемым ТП – улучшение инвестиционного климата для местных и иностранных инвесторов.

Одним из решающих аргументов против инвестирования в страну, - недостаточность правовых гарантий в отношении международных перевозок по региону ТРАСЕКА. Предполагается, что Стороны связаны Основным Соглашением, и, таким образом, инвесторы и производители могут быть уверены в том, что их продукция может быть вывезена за пределы территории в определенный период времени, и при разумных затратах. Соглашение, однако, не предусматривает специального механизма, который бы защищал права потенциальных инвесторов.

Это может стать действительностью, если, при существующих обстоятельствах, Стороны смогут создать емкую, согласованную систему регионального масштаба, которая была направлена на: устранение или снижение значительной части страновых рисков (некоммерческих рисков), создавая юридическую основу регулирования ответственности перевозчиков и страхования грузов; согласование многосторонних правовых инструментов, обеспечивающих работу инвестиционных институтов, финансирующих развитие инфраструктуры транспорта – ее реконструкцию и модернизацию (Проект ТП к ОМС по инвестициям ТРАСЕКА, об урегулировании споров, о гарантийном трастовом фонде ТРАСЕКА).

Проект технического приложения по экспедиторской деятельности

Целью предлагаемого Тп является *обеспечение условий для оказания качественных услуг экспедиторскими компаниями и снижение затрат, связанных с перевозкой путем:* (1) определения порядка и условий заключения и исполнения договора транспортной экспедиции, (2) определения прав и обязанностей сторон, возникающих из договора о транспортно-экспедиционной деятельности; (3) определения порядка для осуществления ТЭД.

Для осуществления этих целей проект ТП предусматривает :

- определение правового пространства деятельности экспедиторов в сочетании с законодательством стран ОМС, и приведение его в соответствие с международными правовыми стандартами;
- защиту интересов экспедиторов-предпринимателей и пользователей транспортно-экспедиторских услуг;
- упорядочение взаимоотношений между транспортно-экспедиторскими организациями, перевозчиками различных видов транспорта, пользователями транспортно-экспедиторских услуг;
- содействие развитию рынка транспортно-экспедиторских услуг в регионе ТРАСЕКА и создание условий для конкурентоспособности экспедиторов, зарегистрированных в государствах ТРАСЕКА.

4.5 Гармонизация стандартов для автотранспортных средств

Собрав в каталоге и проанализировав существующие правовые документы, многосторонние соглашения, а также соответствующие нормы ЕС и текущие проекты ТАСИС и ТРАСЕКА, Консультант определил подходящие международные технические стандарты для производства и эксплуатации норм автомобильного транспорта, которые могут быть позднее включены в ТП по автомобильному транспорту к ОМС. Целью этой задачи является сближение правил, применимых к автомобильному транспорту, перемещаемому по региону ТРАСЕКА, со стандартами, установленными ЕЭК ООН. При этом Консультантом учтены международные соглашения, директивы ЕС и правила, а также Минское соглашение от 4.6.1999, которое уже нашло широкое применение в странах-участницах ОМС.

Выводы разбиты на три категории: (1) предложения о технических стандартах для строительства и эксплуатации автомобилей; (2) предложения по рабочему времени и мониторингу и (3) предложения по лицензированию (Приложение....)

4.5.1 Производство и эксплуатация – требования по механике

Требования по производству и эксплуатации включают в себе основные положения по дизайну, производству, техническому обслуживанию и эксплуатации автомобилей и грузовиков в регионе ТРАСЕКА.

Производители ответственны за выпуск автомобилей в соответствии со стандартами, изложенными в различных правилах. Однако, необходимо отметить, что для того, чтобы эти стандарты соблюдались, необходимо, чтобы о них были осведомлены и соблюдали все участники

цепочки – производитель, владелец транспортного средства и оператор или водитель, если автомобиль находится в пути.

Как операторы, так и водитель являются "пользователями", когда автомобиль находится в пути. Во многих случаях является правонарушением «использование», или «разрешение использовать», или «допуск к использованию» автотранспортного средства, которое не соответствует правилам или требованиям. Все в большей мере принимается за правило государственными службами, производителями и операторами, международная система, гарантирующая, что части и автотранспортные средства отвечают предписанным стандартам, и должны применяться повсеместно, вне административных границ.

(а) В отношении весов и габаритов, следующие акты ЕС и двусторонние соглашения были взяты за основу предлагаемых стандартов по причинам, которые также приведены ниже:

1. Директива ЕС 96/53/ЕС с изменениями от 2002/7/ЕС

Единый рынок автомобильных перевозок означает действие целого ряда общих правил в отношении автомобилей, особенно в отношении специальных норм по грузовикам для тяжеловесных грузов, иначе государства-участники должны отказать в допуске автомобилям, не отвечающим установленным на национальном уровне техническим требованиям, на свои территории.

2. Минское соглашение от 4-6-1999 по весам и габаритам автомобилей, эксплуатируемым на международных автотрассах СНГ

Для того, чтобы соблюдать общее техническое единство дорог, а также для того, чтобы создать благоприятные условия для свободного перемещения товаров и услуг автомобильным транспортом, повысить эффективность межгосударственных перевозок товаров автомобильным транспортом, при повышении безопасности, это соглашение было подписано и ратифицировано большинством членом ОМС, (Турция, Болгария и Румыния не являются членами этого соглашения).

Несмотря на то, что соглашение не должно быть положено в основу для внедрения необходимых стандартов, однако его положения должны быть приняты в расчет. Принимая во внимание погодные условия или другие условия, присутствующие в государстве, стороны могут применять различные стандарты. Однако, в таком случае, другие стороны также должны быть информированы об этом заранее, и тоже быть вправе применять различные стандарты.

Каждая сторона предпринимает необходимые меры для того, чтобы соблюдать условия по весам и габаритам, предписанным соглашением.

Любой спор, возникающий из этого соглашения, должен быть разрешен посредством консультаций. Это соглашение действительно в течение 5 лет, и может продлеваться до тех пор, пока кто-либо из сторон не пожелает выйти из него. Это соглашение открыто для подписания любым заинтересованным государством.

(b) Что касается технических стандартов для автотранспортных средств, следующие соглашения ЕЭК ООН и директивы Совета ЕС были использованы в качестве основы рекомендаций:

1. Соглашение ЕЭК ООН от 20-3-1958 о принятии единых технических правил по автомобильному транспорту, относительно безопасности, защиты окружающей среды и критериев экономии энергии для служб и производителей.
2. Соглашение ЕЭК ООН от 25-6-1998 о создании универсальных технических правил для автомобильного транспорта, оборудования и частей, которые могут быть использованы с ним
3. Соглашение ЕЭК ООН от 13-11-1997 о принятии единообразных условий о периодических технических инспекциях автомобильного транспорта.

4. Директива Совета ЕС 96/96/ЕС от 20-12-1996 о проверках пригодности дорог для автомобильного транспорта и автоприцепов, с целью повышения уровня безопасности. Эта директива описывает виды проверок и их частоту в отношении транспортных средств для тяжеловесных грузов, а также те их части которые подлежат проверке, - тормоза, колеса, руль, видимость, оси, осветительные приборы, шины, подвески, шасси, оборудование безопасности, уровни шума и выбросов.

4.5.2 Рабочее время и мониторинг

Нарушения по времени вождения и ведения записей составляют наибольшую часть отклонений от правил, иски по которым рассматриваются судами и должностными лицами против водителей и операторов в Европе. Зачастую водитель оказывается виновным в совершении правонарушения, а оператор – в допущении такого правонарушения. В некоторых государствах ТРАСЕКА настоящие правила являются недостаточно строгими, и нет должным образом определенных контрольных механизмов.

В любом случае оператор должен быть в состоянии интерпретировать информацию с тахографа, или информацию с другого источника, а также быть в состоянии распознать отклонения или любые нарушения правил.

По конвенции АЕТР, которая применяется более широко в странах ЕС, тахографы не являются обязательными. Однако, если он не применяется. То водитель должен вести записи вручную. Это означает, что физическая запись является обязательным элементом, однако то, каким образом запись отражена на носителе, остается на усмотрение страны, где действуют правила. Если допускаются произвольные записи, в дальнейшем требуется, чтобы они включали всю необходимую информацию, по мере возможности, как и на тахографе. Это включает время вождения, время эксплуатации, период торможения и периоды ежедневного или еженедельного простоя.

Консультантом были изучены следующие документы:

1. Соглашение ЕЭК ООН от 1-7-1970 о работе экипажа транспортных средств, эксплуатируемых в международном сообщении (А.Е.Т.Р.).
2. Правило ЕС 3820/85 по времени вождения и периодах отдыха/ тахографы.

Правило ЕС 3820/85 применяется ко всем перевозкам пассажиров и товаров, нагруженных или порожних. Правило применяется к «любому лицу, который ведет автомобиль даже короткий промежуток времени или который находится в машине для целей вождения в случае необходимости». Вождением считается любой период времени, проведенный за управлением автомобилем, находящимся в движении или стационарно, с включенным двигателем. Отдыхом считается любой период или по крайней мере один час, когда водитель свободен распорядиться своим временем как пожелает. Правила ЕС запрещают выплату бонусов или доплат к окладам водителей ввиду пройденного расстояния/ или количества товаров, перевезенных им, если такие выплаты будут угрожать безопасности дорожного движения.

Ниже коротко изложены правила ЕС о времени вождения (Правила Совета 3820/85):

- Общий период вождения не должен превышать 4,5 часа
- Промежуток - 45 минут
- Ежедневный период вождения: 9 часов, может быть продлен до 10 часов дважды в неделю
- Еженедельное вождение: еженедельно должен предоставляться неограниченный период времени на отдых, при этом ежедневно не должно более шести периодов вождения (допустимый максимум – последовательное превышение предыдущих норм 4×9 и $2 \times 10 = 56$ часов).
- Вождение в течение двух недель подряд : 90 часов
- Ежедневный отдых: 11 часов в любой период 24 часов, который может быть сокращен до 9 часов, не более трех раз в неделю
- Разбивка ежедневного отдыха: 12 часов (из которых 8 –последние)

- Еженедельный отдых: 45 часов, который может быть сокращен до 36 часов, если он проведен в машине или на водительской базе, или до 24 часов, если он проведен где-либо в другом месте.

Правила о времени вождения должны соответствовать положениям о техническом оборудовании. Правила ЕС о тахографах (Правило Совета 3821/85) утверждает, что тахографы должны быть использованы на всех транспортных средствах, регулируемых нормами ЕС. Запись с тахографа должна сохраняться по каждому водителю или транспортному средству, на которые распространяются правила. Тахографы должны соответствовать детальным спецификациям, в соответствии с правилами. Тахографы должны быть откалиброваны и опечатаны до того как машина начнет эксплуатироваться, и любой ремонт автомобиля должен производиться в авторизованном центре, и первоначальная настройка, калибровка и опломбирование должны выполняться производителем. Госорганы должны давать согласие на мастерскую, где устанавливаются тахографы. Тахографы всегда проходят периодические испытания. Проверку на соответствие правилам по тахографам можно пройти сравнительно легко по почте. Компьютеры могут считывать записи на тахографах.

4.5.3 Лицензирование

Лицензирование операторов (иногда называемое "О" лицензированием), - это способ контролирования качества эксплуатации коммерческого автотранспортного средства. «Оператор», являющийся физическим или юридическим лицом, предоставляющим услуги, подлежит лицензированию. Лицензия может распространяться более чем на одного оператора. Операторы обязаны эксплуатировать свое автотранспортное средство правомерным способом, гарантировать надлежащую эксплуатацию и обслуживание, и только из центров, создающие минимальный ущерб для окружающей среды и т.д. Эти принципы применялись в ЕС в течение многих лет, но в некоторых странах ТРАСЕКА, к настоящему времени система лицензирования получила только частичное развитие.

Лицензирование операторов необходимо для любого автотранспортного средства коммерческого назначения. Лицензирование применяется и тогда, когда эксплуатация автотранспортного средства является носит временный или случайный характер, однако эта цель является предпринимательской. Исключаются только лица, использующие грузовые машины в личных целях.

4.6 Правовое обеспечение работы ПС

Контрактор полагает, что эта задача связана, прежде всего, с содействием развитию интитуциональной базы ТРАСЕКА в соответствии с положениями ОМС, преследуя цель создания благоприятных условий для эффективной реализации Основного многостороннего соглашения.

а. Содействие в создании юридических документов

III ежегодна конференция ТРАСЕКА, проведенная в Ереване 9-10 октября 2003 г., приняла 12 решений, 8 из которых были подготовлены с участием экспертов ОЮБТП. Это следующие пункты Итоговых резолюций:

Решение 2 - Правила процедуры МПК ТРАСЕКА и Положение о ПС МПК ТРАСЕКА. Эти два документа создали основу для устойчивого развития МПК ТРАСЕКА как института со своими оперативными органами – Постоянным секретариатом, национальными представительствами в Сторонах, возглавляемыми Национальными секретарями. **Необходимо отметить, что впервые после подписания ОМС, был завершен процесс институционализации ТРАСЕКА.**

Решение 3 – Создание рабочих групп МПК ТРАСЕКА (Совета) глав портов, железных дорог и судоходных компаний. Проект принял участие в подготовке проекта протокола и рабочего плана, а также в проведении совмещенного заседания представителей UIC, ПС МПК ТРАСЕКА, и глав портов, железных дорог и судоходных компаний стран ТРАСЕКА, проведенного в Баку, Азербайджан, 17-18 июля 2003 г. Первая часть Плана действий была успешно реализована Проектом. Ежегодная конференция МПК одобрила создание рабочей группы (Совета) ТРАСЕКА

глав портов, железных дорог и судоходных компаний как координационного органа основных операторов транспортной инфраструктуры стран ТРАСЕКА.

Решение 4 – Подписание протокола о внесении изменений и дополнений в Основное многосторонне соглашение (Виза ТРАСЕКА). Это включает в себя положения по накладной СМГС, применение 0-ставки НДС на услуги ж/д транспорта, и неприменение таможенных закладных, банковских гарантий, страховых полисов с покрытием финансовых рисков, ж/д гарантий на транзит грузов по железной дороге. Протокол был согласован в Ташкенте на II ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА, и был введен в действие только Азербайджаном с 13 мая 2003г., в том числе и благодаря работе НЮРГ Азербайджана.

Деятельность проекта в этом направлении (посредством созданных НЮРГ) также способствовала тому, что Турция официально обратилась о намерении присоединиться к соглашению СМГС, с тем, чтобы создать основу для подписания и эффективного исполнения указанного Протокола.

Казахстан заявил о намерении снять оговорку с Технического приложения по международному железнодорожному транспорту к ОМС. Украина инициировала внесение поправки в национальный закон о транзите, с тем, чтобы обеспечить согласованность действующего законодательства с положениями Протокола.

Узбекистан подписал этот Протокол к концу 2003 г.

Решение 5 – принять за основу проект Протокола о внесении изменений в ТП по международному автомобильному транспорту и таможенным процедурам. Предлагаемая разрешительная система была разработана с целью облегчения перемещения грузов по коридору ТРАСЕКА. Поправки, предлагаемые протоколом, должны были внедрить разрешительную систему ТРАСЕКА, в которой:

- Разрешения выдаются на период в один год;
- Разрешения выдаются перевозчику (определенное юридическое или физическое лицо), зарегистрированное в государствах ТРАСЕКА, и приписанное к определенному транспортному средству, что обеспечивало бы ответственность его владельца;
- Распределение квот осуществляется ПС МПК ТРАСЕКА на основании критериев, согласованных в Сторонах;
- Владелец разрешения должен быть освобожден от уплаты налогов, пошлин и других платежей, вне зависимости от их наименования и происхождения, за исключением оплаты за пользование магистралями, туннелями и мостами.

Протокол не был подписан в основном по причине нежелания сторон ОМС делегировать полномочия по распределению квот ПС МПК ТРАСЕКА. **Контрактор рекомендует сторонам ТРАСЕКА отказаться от любой разрешительной системы квот, что смогло бы стать еще одним шагом по содействию автомобильным перевозкам. В качестве примера может быть использовано двустороннее соглашение между Молдовой и Румынией.**

Решение 7 – рекомендовать сторонам согласовать проект ТП по мультимодальному транспорту – в кратчайшие сроки, для подписания Протокола на следующей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА. Проект документа предлагает принять единый международный режим регулирования ответственности за потерю, повреждение или задержку груза, возникающие перевозке в мультимодальном сообщении, которого в настоящий момент не существует.

Решение 8 – принять за основу проект ТП по инвестициям ТРАСЕКА, и рекомендовать Сторонам согласовать его в наиболее короткие сроки для подписания Протокола об изменениях и дополнениях в Основное соглашение – на следующей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА. Предлагаемый проект, вместе с документом об урегулировании споров, Гарантийном трастовом фонде ТРАСЕКА, создадут правовую основу для притока финансовых средств на развитие транспортной инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА.

Решение 9 – рекомендовать Сторонам согласовать проект Протокола по таможенным процедурам в наиболее короткие сроки, для подписания Протокола об изменениях и дополнениях в Основное соглашение на следующей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА. Таким образом, предлагается, чтобы Стороны присоединились к 4 международным конвенциям, которые будут способствовать облегчению доступа на международные рынки транспортных услуг:

- Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями ;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок , 1994;
- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств 1998;
- Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991

Решение 12 – принять проект стратегии МПК ТРАСЕКА о развитии транспортногo коридора ТРАСЕКА на период 2005-2010 гг. – за основу для дальнейшей доработки до окончательного варианта, и рекомендовать сторонам дополнить представленные предложения в План действий ТРАСЕКА на 2004-2006 гг, новыми предложениями – для их согласования.

Кроме того, Контрактор предложил внести две поправки в ОМС, статьи 5 и 6, связанные с режимом международных перевозок, действующему в рамках ОМС. См. **Приложение 4**, письмо Национальным секретарям от 12 мая 2004 г.

в. Контрактор также оказывал правовую поддержку параллельным проектам ТРАСЕКА посредством ПС МПК ТРАСЕКА (например, проект "Повышение квалификации высшего состава руководителей транспортного сектора", см. пункт 4.3 выше), -

С целью достижения:

- Максимального согласования деятельности двух проектов;
- Максимальной эффективности образовательных программ;
- Согласования задач, поставленных в ТЗ;

и, что наиболее важно, во избежание дублирования,

4.7 Виза ТРАСЕКА

Принимая во внимание, что в течение председательства Узбекистана первый Протокол об изменениях (ТРАСЕКА Виза) был не подписан Узбекской Стороной, эксперты проекта, посредством НЮРГ Узбекистан, снова объяснили необходимость подписания Протокола, и в ноябре/декабря процедура его подписания была завершена. НЮРГ Узбекистан, используя аргумент содействия развитию торговли и транспорта в регионе, обратилась к Национальной комиссии Узбекистана, которая, через МИД Республики, дала указание послу Узбекистана в Азербайджане подписать указанный протокол.

Реализация концепции ТРАСЕКА Виза находится во второй стадии – внедрения международной грузовой транзитной документации, которая упростит процедуры пересечения границ. Это проект ТП по экспедиторской деятельности, мультимодальным операциям и электронной документации для использования таможенными службами.

Контрактор предлагает Сторонам рассматривать проекты ТП по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности в сочетании с транзитными грузовыми документами, которые предлагается разработать на основании форм электронных документов UN ECE CEFACT и IMMA (e-docs), которые должны быть доработаны и согласованы Сторонами ОМС и ПС МПК ТРАСЕКА, как вторую фазу реализации концепции ТРАСЕКА Виза, что в значительной степени будет способствовать торговле и транспорту вообще, и упростит административные процедуры, связанные с перевозкой грузов, в частности.

4.8 Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010 гг.

Во исполнение решения 12 Итоговых резолюций III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА, Контрактор представил на рассмотрение Сторон проект Стратегии "Основные стратегические направления МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора "Европа-кавказ-Азия" (ТРАСЕКА) на период 2005-2010".

При этом были учтены предложения, комментарии и рекомендации сторон ОМС.

4.9 Внешние связи проекта

В течение отчетного периода эксперты проекта провели следующие встречи:

А. Национальные секретари стран-участниц ОМС

Олимжон БУРАНОВ, Национальный секретарь Республики Узбекистан, МПК ТРАСЕКА.

В. Официальные лица:

Хенни МЭЙТЕРЗ, Советник по экономическим вопросам, Минфин Грузии; Саддраддин МАМЕДОВ, Начальник отдела транспортной политики и экономики Министрства транспорта Азербайджана; Эльмар ФАРАДЖОВ, Министерство Транспорта Азербайджанской Республики, Отдел Международных Отношений, Глава программы ТРАСЕКА; Орхан ГАЙИБОВ, Эксперт Национального Координационного Бюро ЕС, Техническое содействие Азербайджану; Афонасиус БОЙЦУС, Европейская Комиссия; Марио АПОСТОЛОВ ООН, Региональный Советник.

С. Экспедиторские компании:

АХМЕТОВ Саин Избасарович, Заместитель директора Учебного центра КазАТО; Наталья БАРТОШИК, Ильичевский Морской Торговый Порт, Ведущий Экономист; ТАБУНЩИК Сергей Анатольевич Ильичевский Морской Торговый Порт, Инженер; Виктор ИЛЬИН, Ильичевский Морской Торговый Порт, Заместитель Генерального Директора, Владимир СЕРОВ, ЛИСКИ, начальник технологического отдела, Виктор ПЕТРОВ, ЛИСКИ, Первый заместитель директора; Паата ТСАГАРЕШВИЛЛИ, Грузинская Железная Дорога, Начальник Департамента; Фабрик СИГНОР, "LOUIS BERGER"; Франк ПРЕША, DE-Consult, Менеджер проекта; Ральф-Микаэль КАЛТХЕЙЕР, Специалист по экономике транспорта, GTZ; Артур СКУФ, ТЕВОДИН, Руководитель; Армин ХАНСМАН, Dornier Consulting, Консультант по транспорту; Рене МЕУС, NEA, Старший Советник; Мурат БЕКМАГАМБЕТОВ, НИИ ТК, Директор; Николас ЧАРКВИАНИ, Морской Порт Батуми, Управляющий Директор; Ираклий БОКУЧАВА, CATONI, Генеральный Менеджер; Филип НОБЕЛЬ, International Crisis Group, Старший Аналитик по Кавказу; Мишель ЖАРНОВЕЦКИЙ, Всемирный Банк; Оскар САНСОРЕС, IATA; Гагик АГАДЖАНИЯН, Ассоциация Армянских Транспортников и экспедиторов; Герг-Дитер ГОТШЛИХ, Бывший министерский советник, Всемирная Таможенная организация (Брюссель), Евротаможня (Париж) и Международный институт экономического развития (Монреаль).

Д. Мониторинг

Монитор, Грузия,	г-н Торнике Готстридзе
Монитор, Тасис и Балканы/ Программа мониторинга карт, Молдова,	г-жа Людмила Радаутан
Монитор, Тасис и Балканы/ Программа мониторинга карт, Молдова,	г-жа Марина Андреевна
Монитор Тасис в Армении,	г-н Армен Мелкумян

Е. Параллельные Проекты:

Гармонизация Процедур Пересечения Границ
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам
Координационная Группа, офисы в Азербайджане, Средней Азии, Украины
Повышение Квалификации Сотрудников Высшего Звена в Транспортном Секторе

Кроме встреч с указанными лицами и организациями, Координатор проекта также участвовал в семинаре по развитию коридоров на Южном Кавказе, проведенного в Тбилиси 18-19 мая, что отразилось в Рекомендациях семинара, (**Приложение 2**)

ОТЧЕТ О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526		Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.						Стр.: 1 из 1				
Планируемый период: декабрь 2003 – май 2004		Подготовлен: май 2004		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates										
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.														
ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ 2003/2004						РЕСУРСЫ							
	месяц						ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ И МЕБЕЛЬ		ПРОЧЕЕ	
	дек	янв	фев	март	апр	май	МЕЖДУНАРОДНЫЙ		МЕСТНЫЙ		Планир.	Испол.	Планир.	Испол.
Рабочие заседания НЮРГ								25		70				
Содействие ратификации международных конвенций и других соглашений:														
а. исследование наиболее широкого распространения страхования ком. рисков в отношении грузов и ответственности перевозчиков;								40		110	Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде	Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде	Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде	Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде
б. подготовка перечня рекомендации для последующих мер														
Развитие управления и семинары														
а. Составление Юридического справочника								79		110				
б. Разработка и проведение семинаров														
Составление проекта и мониторинг по новым Техническим приложениям к ОМС по:														
а. смешанным транзитным перевозкам								80		150				
б. Инвестициям ТРАСЕКА														
с. экспедиторской деятельности														
Современные техн. стандарты автотр. средств:														
а. инновационные рекомендации по нормативам								23		67				
Юридическое обеспечение ПС МПК ТРАСЕКА :														
а. содействие в подготовке правовых документов								30		100				
б. консультации параллельным проектам														
Виза ТРАСЕКА								40		67				
Разраб. стратегии развития ТРАСЕКА на 2004-2008								30		78				
ИТОГО								347		752				

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526		Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		Стр.: 1 из 1	
Планируемый период: декабрь 2003 – май 2004		Подготовлен: май 2004		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates			
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.							
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ЗАПЛАНИРОВАНО ВСЕГО	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ 20.11.2003 – 19.05.2004	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ 20.11.2002 – 19.11.2003	РЕАЛИЗОВАНО ВСЕГО	ОСТАТОК		
ПЕРСОНАЛ							
<i>Международные эксперты, нанимаемые на полный период</i>							
Руководитель проекта	440	121	247	368	72		
Старший эксперт	440	121	247	368	72		
<i>Международные эксперты, нанимаемые на неполный период</i>							
Старшие эксперты	658	105	453	558	100		
<i>Местные эксперты</i>							
Старшие эксперты	1.080	378	439	817	263		
Младшие эксперты	1.068	374	305	679	389		
Итого	3.686*	860	1691	2.790	896		
РАСХОДЫ НА ЗАРПЛАТУ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ							
<i>ПС и НС</i>	182.700	3.900	178.800	182.700	0		
<i>РАБОЧАЯ ГРУППА</i>							
Оборудование и мебель	25.000	1.384	24.219	25.603	-603		
Итого	212.700	26.795	218.221	245.016	-7.316		
ДРУГОЙ ВКЛАД							
Итого	587.300	154.829	140.227	295.056	267.244		
ОБЩИЙ ИТОГ	800.000	181.624	358.448	540.072	259.928		

*Поправка (согласно поправке, внесенной в июне 2004 года)



ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526	Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Стр.: 1 из 1
Подготовлен: май 2004 года		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates		
Результаты	Откл. от первон. плана	Причина отклонения	Ограничения и предположения	
Национальные Рабочие Группы (НЮРГ) созданы и эффективность деятельности обеспечены к 07/2003	10%	Задержка в назначении членов НЮРГ органами власти некоторых из Сторон (см Отчет I)	Выполнение НЮРГ своих обязательств	
Конвенции предложены и доведены до сведения Сторон через МПК ТРАСЕКА к 10/2003	0%	без отклонений	Выполнение правительств Сторон ОМС выполнять свои обязательства	
Руководство по международным конвенциям частично разработано к 11/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Семинары для НЮРГ разработаны и частично проведены к 11/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Составлены проекты новых Технических приложений к ОМС:	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
а. о смешанных транзитных перевозках – составлен и согласован к 10/2003				
б. об инвестициях ТРАСЕКА составлен и согласован к 10/2003				
Современные технические стандарты для автотранспортных средств: потребности изучены к 10/2003	15%	Задержка в создании НЮРГ, что привело к задержке представления информации Сторонами	Адекватная подача информации НЮРГ	
Предоставлено правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Финансирование предоставлено, выплаты произведены к 07/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Введена система ТРАСЕКА Виза и согласована с МПК 10/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Разработан и предложен проект Стратегии развития ТРАСЕКА на период 2004-2008 гг. - к 10/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	

5 Планируемая деятельность на следующий отчетный период

5.1 Содействие ратификации международных соглашений

На данной стадии проекта будут исследованы и результаты следующих мероприятиях отражены в последующих отчетах:

- исследование возможностей расширения коммерческого страхования в отношении грузов и ответственности перевозчиков;
- выработка рекомендаций для последующих действий,

Так как обе задачи приобретают практическое значение только если служат улучшению инвестиционного климата, Контрактор разработал соответствующие рекомендации, разделив их на две категории: (1) создание правовых основ для транспортных операций, которые позволят страховщикам работать в предсказуемой среде; (2) создание привлекательной инвестиционной среды, для чего необходимо идентифицировать и оценить существующие политические, экономические и финансовые риски, чтобы разработать методы, устраняющие или сокращающие их.

(1) В настоящий момент, когда Основное Соглашение, вместе с другими институциональными реформами, которые проводились с 1998 г., привели к необходимости бороться за более открытый доступ для всех перевозчиков, зарегистрированных на территориях этих стран, следующим шагом должно быть создание единой правовой основы для обеспечения эффективными современными транспортными услугами, такими как мультимодальные перевозки, а также создание правовой операционной среды для экспедиторских компаний. Развитие услуг страхования (страхования грузов и ответственности перевозчиков), должно стать широко доступным перевозчикам и операторам транспортных услуг (услуг складирования, стивидорных компаний и т.д.), и грузоотправителям, является неотъемлемой частью этой задачи.

Проект Технического приложения к ОМС о мультимодальном транспорте, который в настоящий момент обсуждается Сторонами, предлагает внедрение международного унифицированного режима, который бы регулировал четкое распределение ответственности за утерю, повреждение или задержку в доставке груза, перевозимого в мультимодальном сообщении, который на сегодня не существует.

Проект технического приложения к ОМС об экспедиторских компаниях, который также обсуждается Сторонами, вместе с другими разработанными документами, гарантирует справедливое распределение прав и обязанностей участников договора о перевозке груза, выполняемого экспедиторской компанией.

(2) Контрактор проведет оценку идентифицированных страновых рисков по определенной балльной системе – относительно того каким образом они влияют на привлекательность операционной среды для потенциальных инвесторов (см. презентацию, **Приложение 2**)

5.2 Новые технические приложения к ОМС

В дополнение к качественному усовершенствованию текста ОМС, планируемый результат заключается в согласовании трех правовых инструментов, сформулированных в виде технических приложений к ОМС: (1) о мультимодальных перевозках; (2) об инвестициях ТРАСЕКА; (3) об экспедиторских компаниях.

Проект технического приложения по мультимодальному транспорту

Задача связана с обязательством ПС МПК ТРАСЕКА разработать платформу для согласованных действий, направленных на развитие мультимодальных перевозок по

маршрутам ТРАСЕКА, мониторинг за осуществлением которых будет осуществляться Советом глав железных дорог, портов и судоходных компаний.

Проект технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА

Предлагаемый проект, вместе с проектами по механизму урегулирования споров и Гарантийным фондом ТРАСЕКА, Гарантийному трастовому фонду ТРАСЕКА, Экономическому союзу ТРАСЕКА, смогут создать основу для привлечения финансовых вложений, направленных на развитие транспортной инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА.

Проект технического приложения по экспедиторской деятельности

Целями предлагаемого проекта Технического приложения являются обеспечение условий для оказания качественных услуг экспедиторских компаний, и сокращение затрат, связанных с процессом перевозки по (1) определению порядка заключения и исполнения соглашения, (2) регулирования отношений, возникающих из соглашения об оказании экспедиторских услуг, в частности, услуг, связанных с перевозкой и экспедированием грузов; (3) распределения прав и ответственности сторон.

Эти три проекта будут доработаны с учетом комментариев Сторон, представлены на рассмотрение НЮРГ, которые должны дать им свою окончательную оценку до передачи их Национальным комиссиям, и согласования в многостороннем формате, что станет возможным когда ПС МПК ТРАСЕКА и Национальным секретарям будет восстановлено финансирование в бюджете следующего проекта.

5.3 Гармонизация технических стандартов для автомобильного транспорта

Все выводы, изложенные в пункте 4.5 выше, а также предлагаемые предварительно сформулированные нормативы изложены в Приложении..., должны быть изучены посредством: (1) НЮРГ; (2) консультаций с экспертами проекта с государственными структурами, эксплуатирующими автомобильный парк, а также с частными операторами. Основной задачей предлагаемых нормативов и унифицированных правил по регулированию рабочего времени водителей и лицензированию операторов – содействие развитию автомобильных перевозок по региону ТРАСЕКА, и результаты этих исследований могли быть положены в основу для создания соответствующих национальных правовых актов, а также двусторонних и многосторонних соглашений (см. **Приложение 5**).

5.4 Правовое обеспечение деятельности ПС

Вместе с ПС МПК ТРАСЕКА эксперты проекта в основном будут следить за реализацией подписанных и ратифицированных протоколов и содействовать подписанию тех из них, которые пока не подписаны.

5.5 Виза ТРАСЕКА

С настоящего момента эксперты проекта будут действовать посредством НЮРГ с тем чтобы: (1) следить и содействовать реализации внедряемой системы в тех странах ТРАСЕКА, которые приняли Протокол полностью; (2) содействовать приведению в соответствие национальных норм с международными правилами в тех странах, которые приняли протокол с оговорками, ввиду различий с действующими нормами национальных законов. (например, Грузия).

В течение оставшегося периода Проекта, необходимо завершить предыдущие дискуссии по упрощению и гармонизации административных процедур по пересечению границ (вторая фаза Виза ТРАСЕКА), инициированная проектом.

В этой связи Проект будет следить за развитием и дальнейшей доработкой проектов на национальном уровне, а также представлением новых технических приложений по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности, расширив их предлагаемыми электронными документами ЕЭК ООН по международным транзитным грузовым перевозкам,

представив их на рассмотрение следующей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА. Тем не менее, было бы целесообразным завершить обсуждение предлагаемых документов НЮРГ, а в многостороннем формате, на заседании национальных секретарей и экспертов МИД, до представления этих документов на рассмотрение конференции МПК ТРАСЕКА.

Контрактор рекомендует ПС МПК ТРАСЕКА, в случае согласования указанных проектов и подписания их Сторонами, следующий проект должен обеспечить доработку и принятие унифицированного транзитного документа.

Как показывает международная практика, согласие Сторон по указанным вопросам было бы значительным шагом по развитию торговли и транспорта в регионе.

5.6 Стратегия МПК ТРАСЕКА в деле развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.

В соответствии с Итоговыми резолюциями проект стратегии развития транспортного коридора ТРАСЕКА на период 2005-2010, был принят для дальнейшей доработки (Итоговые резолюции 3^{ей} Конференции МПК ТРАСЕКА, Решение 12).

Основой эффективной стратегии является оптимальное сочетание основных положений стратегий МПК ТРАСЕКА и DG RELEX. Такое соответствие предлагаемой стратегии поможет выработать общий план действий и избежать противоречий. Стратегические взгляды DG RELEX являются важным элементом, который должен быть включен в окончательно согласованную стратегию МПК ТРАСЕКА. Это позволит создать видение Европейским Союзом путей эффективного развития ТРАСЕКА.

Новая стратегия развития транспортного коридора ТРАСЕКА на период 2005-2010 подлежит дальнейшему обсуждению и доработке экспертами проекта, национальными секретарями, с учетом предложений, комментариев и рекомендаций Сторон ОМС. Ни одна из НЮРГ не выразила отрицательного отношения к принятию Стратегии. См. краткое описание заседаний НЮРГ, где обсуждался этот вопрос.

После доработки с учетом комментариев Сторон, проект стратегии будет представлен на следующей конференции МПК ТРАСЕКА.

Рекомендуется, чтобы следующий проект, - Развитие торговли и институциональное укрепление, посвятил отдельный модуль развитию и согласованию Сторонами Концепции единой транспортной системы ТРАСЕКА, - с учетом основных постулатов предлагаемой стратегии.

5.7 Внешние связи проекта

Проект намерен продолжать сотрудничество со следующими партнерскими организациями: Всемирный Банк, ЭСКАТО ООН, Всемирная таможенная организация, ЕЭК ООН, Всемирной торговой организацией, делегациями ЕС.

5.8 Факторы риска, которые могут отразиться на результатах проекта

Достижение целей проекта будет в значительной степени зависеть от того, будут ли восприняты и исполнены всеми странами рекомендаций проекта. ТЗ предполагает, что достижение всех поставленных задач не может ожидаться в период реализации проекта, и что текущий мониторинг и оценка МПК ТРАСЕКА и Национальными комиссиями, -в течение нескольких лет после завершения проектных задач. Поэтому нормальное непрерывное функционирование ПС МПК ТРАСЕКА является необходимой предпосылкой выполнения задач.

Так, в течение проекта, НЮРГ смогли добиться значительных успехов в рассмотрении пакета предлагаемых документов, и согласования рекомендаций, для передачи их в соответствующие государственные органы для согласования и принятия к исполнению. Однако, намерение проекта использовать многостороннюю рабочую группу для парафирования предлагаемых проектов осталось нереализованным ввиду приостановления финансирования ПС МПК ТРАСЕКА с 18 января 2004 г.

НЮРГ в Азербайджане с участием представителей Всемирного Банка и ООН,
май 2004



Семинар в рамках учебной программы повышения квалификации руководящих
работников транспортного сектора, апрель 2004



Приложение 1

Показатели оценки деятельности

Описание поставленных задач	Отчеты НС												Ссылки	Категория срочности
	Аз	Арм	Болг	Гр	Каз	Кирг	Молд	Рум	Тадж	Турц	Укр	Узб		
Автомобильные перевозки													АП	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС
Рассмотрение протокола о разрешительной Системе														КС
Рассмотр. необход. выработки тех.приложения по тех. стандартам ¹													ПР Отчета, 5	КС
Рассм-е протокола о либерализации политики взимания сборов														ДС
Железнодорожные перевозки													ЖП	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС
Рассмотрение ² Протокола по СМГС и 0% таможенной ставке														КС
Коммерческая навигация³													КН	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС
Смешанное грузовое сообщение													СС	
Отчет о выполнении Программы действий, I														КС
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС
Рассмотрение Протокола о ТП по смешанным перевозкам														ДС
Экспедиторская деятельность														
Рассмотрение проекта III о транспортно-экспедиторской деятельн.														
Таможенный контроль⁴													ТК	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС
Рассмотрение протоколов о системе Виза ТРАСЕКА ⁵														КС
Протокол о содействии транзиту к ТП по таможенной обработке														ДС
Протокол о внесении дополнении о межд. конвенциях														ДС
Инвестиции в транспортную инфраструктуру													ИТ	
Рассмотрение протокола по инвестициям ТРАСЕКА														ДС
Стратегия ТРАСЕКА														
Рассмотрение проекта Стратегии МПК ТРАСЕКА														

Список аббревиатур:

ТЗ - Техническое задание для НЮРГ
 ТЗ (П) - Приложение к ТЗ для НЮРГ
 ТП - Техническое приложение
 НС - Национальный секретарь
 П - Письмо Ген.Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА 05-02-03
 ОП - Отчет о реализации проекта
 ПР ПО - План работы Первоначального отчета проекта
 ПО - Первоначальный отчет
 ДС - долгосрочные задачи
 КС - краткосрочные задачи
 ГД - План действий к Протоколу о смешанных перевозках, принятому на заседании глав адм. ж/д, портов и судоход. компаний (17-18 июля, 2003 г.)
 Протокол - 6 протоколов об внесении изменений и дополнений в ОМС

Легенда

Отчет не получен	
Не соответствует задаче	
Частично соответствует	
Полностью соотв-т рекомендациям проекта и ПС	

¹Решение принимается с учетом действия Минской конвенции по массам и габаритам автотранспортных средств для СНГ, 1999

²Задача подлежит рассмотрению только если прокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

³Особое внимание следует уделить трехстороннему соглашению между Украиной, Болгарией и Грузией, 1999

⁴Данная задача подлежит рассмотрению в сотрудничестве с проектами ГППГ и Таможенными рабочими группами, созданными в рамках этого проекта

⁵Задача подлежит рассмотрению только если прокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

Приложение 2

Презентация и рекомендации

РЕКОМЕНДАЦИИ СЕМИНАРА ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРОВ НА ЮЖНОМ КАВКАЗЕ

(18-19 мая 2004-го года, гор. Тбилиси)

Принимая во внимание, что:

- Президент Грузии, господин Михаил Саакашвили, и Президент Азербайджана, господин Ильхам Алиев, подчеркнули в своем заявлении, сделанном в Баку 4 марта 2004 года, что в ближайшем будущем следует упразднить все барьеры, включая юридические, таможенные и прочие, создающие проблемы развитию взаимоотношений между Грузией и Азербайджаном, улучшить инфраструктуру и оптимизировать тарифную систему транспорта, а также учитывая тот факт, что обе страны поддержали эффективное сотрудничество в реализации совместных проектов в сфере транспорта и коммуникаций;
- Президент Армении, господин Роберт Кочарян, и Президент Грузии, 12 марта 2004 г. в Ереване обсуждали вопросы сотрудничества в сфере транспорта;
- В плане всеобщего экономического развития, *увеличения* занятости населения и *увеличения* налоговой базы, социально-экономический эффект дальнейшего облегчения международного сообщения на Южном Кавказе сделает, в частности, возможным:
 1. **Осуществление экономической деятельности по транзиту.** В настоящее время деятельность по транзиту генерирует оборот транспорта в объеме, превышающем 200 млн долларов США для Грузии и 300 млн долларов США для Азербайджана. Существует потенциал для дополнительного оборота в объеме приблизительно 60 млн долларов США для Грузии и 80 млн долларов США для Азербайджана в течение предстоящих трех лет, если улучшатся условия транзита.
 2. **Оказание более высококачественных услуг материально-технического обеспечения** торговли.
 3. **Вклад транзита в фиксированные затраты** транспортной инфраструктуры.
 4. **Повышение эксплуатационной эффективности** транспортного сектора, благодаря более активному использованию железнодорожного и автодорожного подвижного состава, снижению транспортных расходов и *созданию развитого* транспортного сектора.
 5. Развитие вспомогательных услуг связанных с упаковкой и распределением товаров.
 6. **Повышение привлекательности региона, как рынка для иностранных прямых инвестиций и деловой активности в целом;**
- Повышается конкуренция *в перевозках* транзитных товаров по альтернативным коридорам; и каждые миллион тонн, отклоненные от железнодорожного коридора Восток-Запад, снижают более чем на 30,0 млн долларов США оборот транзитной деятельности.
- Около 70 процентов населения живет вдоль указанных коридоров.
- Пограничные ведомства добились прогресса в своей работе и готовятся модернизировать свою стратегию.

- Положено начало нескольким начинаниям (TRACECA, Диалог содействия торговле и транспорту со Всемирным Банком, GUUAM и другие), с их стратегией, воздействующей на коридоры.
- Координация деятельности стран, входящих в коридор, нуждается в укреплении.

Признавая достигнутые за последнее время успехи в области упразднения таможенного документа по внутреннему транзиту и требований конвоирования безакцизных товаров в Грузии,

участники семинара по развитию коридоров, представляющие государственный и частный секторы *ЮжноКавских Республик*, хотели бы привлечь внимание к следующим соображениям:

Предлагаемая стратегия транзита

Главной целью стратегии транзита является создание в ЮжноКавказских Республиках необходимых условий по повышению их привлекательности с точки зрения транзита, стимулирования дополнительного транзитного сообщения и доведения до максимума экономических результатов транзитной деятельности, в тесном сотрудничестве с частным сектором, вдоль соответствующих коридоров Грузия – Азербайджан и Грузия – Армения.

Региональные краткосрочные рекомендации

1. **Завершить определение *скордигированных и взаимосвязанных* стратегий транзита в Грузии и Азербайджане, при активных консультациях с главными государственными и частными долевыми участниками.**
2. **Рассмотреть возможности развития стратегии транзита в Армении.**
3. Активно поддерживать исполнение рекомендаций программы TRACECA, направленных на улучшение и дальнейшее развитие транзита в международной торговле, в особенности, положений *Технических Приложений* к Основному Многостороннему Соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия.
4. Рассмотреть вопрос о принятии государственного закона о транзите и выполнении правил, в соответствии с существующими образцами (e.g. <http://iranlaw.online.fr/lawsl/html/>) и международных конвенций, учитывая *Основное Многостороннее Соглашение(ОМС)*.
5. Обеспечить соответствие всех, относящихся к *транзиту*, государственных юридических и нормативных актов *Основному Многостороннему Соглашению*. *Полноценно использовать международные Соглашения(Договора)* и в частности двусторонние.
6. Координировать и рационализировать применение службами контроля всех пограничных инструкций с целью сведения до минимума негативных воздействий на торговцев при выполнении ими своих обязательств и обязанностей; и регулярно контролировать фактическое *исполнение процедур пересечения границ* (на пограничных контрольно-пропускных и таможенных пунктах).

7. Более четко сформулировать полномочия пограничных контрольно-пропускных служб (пограничная служба, таможня и др.), во избежание дублирования обязанностей.
8. Приступить к приведению торговых и транспортных документов в соответствие с существующим форматом ООН (layout key), правилами и международными стандартами. Рассмотрение возможности разработки единого транзитно-транспортного документа для транспортировки грузов автотранспортными средствами всех агентств, используемого при передвижении по коридорам и исключающего необходимость наличия отдельных виз.
9. Активизировать сотрудничество в сфере обмена таможенными данными в рамках коридора и автоматизировать этот обмен.
10. Ввести разовую обработку документов в контрольно-пропускных пунктах пересечения границы, в т. ч., для фито-санитарных и ветеринарных контрольных пунктов; выдавать транзитные визы на границе и признавать международные сертификаты для пищевых продуктов и продуктов животноводства.
11. Расширить сотрудничество между существующими государственными органами содействия торговле и правительствами в целях поддержки их длительного диалога и приведения в соответствие их стратегических направлений.
12. Углубление сотрудничества с Постоянным секретариатом IGC TRACECA.
13. Обеспечение того, чтобы пошлины на границе отражали стоимость услуг, предоставляемых службами пограничного контроля, согласно статье V ГАТТ.
14. Идентифицировать, публиковать, вести и делать легко доступными все данные и требуемую документацию по торговым и транспортным сделкам (в частности, посредством интернета и на избранном международном языке). Выпустить практический учебник и руководство для пользователей и обеспечить их наличие на границе и таможнях.
15. Пересмотреть железнодорожные тарифы на перевозку пассажиров и грузов, с тем, чтобы привести их в соответствие с единой тарифной системой стран-членов Программы TRACECA.
16. Облегчить пассажирские перевозки всеми видами транспорта.
17. Улучшить социальные условия персонала, работающего в контрольно-пропускных службах государственной границы.

Армения

18. Преобразовать железнодорожную станцию в Кармин Блур в железнодорожный терминал.

Азербайджан

19. Привести в соответствие с международной практикой процедуры пересечения границ при транзитных перевозках, содействовать сотрудничеству между пограничными контрольно-пропускными службами, транспортными и полицейскими органами.

20. Создать *юридическую* базу для создания специальных экономических зон и таможенных складов для товаров с не оплаченными пошлиной.
21. Привести в соответствие с международными процедурами *систему транзитных гарантий*.

Грузия

22. Назначить **правительственный персонал с четко определенными задачами и обязанностями для осуществления транспортной политики, отвечающей нуждам грузоотправителей, транспортировщиков, экспедиторов, в т. ч., нуждам таких коммерческих организаций, как железные дороги и порты, находящиеся в частичной или полной государственной собственности.**
23. Уделить надлежащее внимание вопросам транзита, учредить рабочую группу, возможно, под эгидой Комиссии FIAS, на уровне премьер-министра. В данную группу войдут представители частного сектора. Рабочая группа будет нести ответственность за вопросы транзита (сборы, железнодорожные тарифы, особое обращение с компаниями с участием государства и т.д.), с целью обеспечения должного выполнения стратегии, своевременного принятия решений и ведения переговоров с соответствующими руководящими органами Армении и Азербайджана по решению конкретных проблем.
24. Завершить работу над Таможенным и Налоговым кодексами Грузии и представить их на рассмотрение Парламента после проведения консультаций с главными долевыми участниками (государственный и частный секторы, Коммерческая палата, GEOPRO, GBC, неправительственные организации и крупные фирмы), и вести наблюдение за их эффективным исполнением.
25. Упростить и, где возможно, упразднить визовую систему для акцизных и прочих товаров, и разрешать выдачу пока еще требующихся виз на границе, желательно заранее, до прибытия.
26. Разрешить торговцам, экспедиторам, транспортировщикам и брокерам предъявлять торговую информацию с помощью электронных средств связи (с применением модуля прямого ввода торговцами данных ASYCUDA).
27. Ввести в таможенную процедуру разовую обработку, в особенности в портах.
28. Аннулировать часть «д» статьи 64 Налогового кодекса Грузии, согласно которой лицо – нерезидент страны, предоставляющее транспортные услуги зарегистрированной в Грузии компании, должно платить налог в 4 % с процента стоимости перевозки.
29. Упростить эксплуатацию подвижного железнодорожного состава, находящегося в частной собственности.
30. Поставить *иностраные транспортные средства(грузовики) занятые транзитной перевозкой грузов в тот же налоговый режим, что и другие транспортные(собственные –внутригосударственные) средства.*
31. Расширить диалог и сотрудничество между государственным и частным секторами, включая различные неправительственные организации и крупнейшие фирмы, в сфере содействия торговому, транспортным и

транзитным операциям, в особенности до принятия и реализации нормативных актов и *действующих* международных стандартов.

Региональные долгосрочные рекомендации

32. **Привести юридические и регуляционные структуры торговли и транспорта в соответствие с международными нормами и стандартами.**
33. Установить четкие и прозрачные процедуры пересечения границы и прохождения таможенного контроля, к примеру, процедуры оформления документов и *оплаты налогов и пошлин*. Избегать частых изменений *правил процедур* и обеспечивать перед исполнением *принятых правил и требований* активные консультации по широкому спектру вопросов и тренинг.
34. ***Разработать телекоммуникационную, пограничную-таможенную и транспортную инфраструктуры содействующие развитию торговли и транзита.***
35. Внедрить механизмы и правила, позволяющие заранее, до прибытия, *транспортных средств с грузом(товарами)* предъявлять информацию погранично-таможенным службам в целях предварительной обработки информации и электронной документации, для большего содействия *торговле* и укрепления безопасности.
36. Упорядочить данные и требования по оформлению пограничными службами торговой и транспортной документации, для единообразного предъявления информации, с применением стандартов ООН.
37. Рассмотреть возможности использования таких инструментов *рекомендуемых ООН*, как электронные документы, с целью содействия торговле и транзиту.
38. Координировать *работу по* обработке требуемых данных и документов среди погранично- таможенных служб и других официальных органов контроля.
39. Ввести мониторинг производительности работы коридоров с использованием индикаторов слежения и производительности, с совместным надзором государственных органов содействия торговле (PRO Комитетов ВБ), и координировать их деятельность.
40. Обеспечить координацию с донорами, международными организациями и международными финансовыми организациями по вопросам возможностей оказания международной поддержки в деле реализации вышеупомянутых мероприятий.

TRACECA

Общая Юридическая База для Транзитных Перевозок

Программа Тренингов TRACECA Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана,
Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

**Проект Повышения Квалификации
Руководящего Состава
Транспортного Сектора**

Семинар по программе для Уровня В-1
07-15 июня 2004 г.
Ташкент, Узбекистан

- Содействие Торговле и Транспорту -

 **EuropeAid**
Проект финансируется
Европейским Союзом

 **Проект выполняется
Lamnidis & Associates**

TRACECA **Общая Юридическая База для Транзитных Перевозок** **ОБЩАЯ ЧАСТЬ**

Три направления



Взаимозависимость развития институциональных основ инвестиционной деятельности и роста торгово-транспортного оборота



3

Задачи развития торговли

Предоставление всемирно распространенной, устойчивой, прозрачной и предсказуемой среды для международных торговых операций.

Цели развития торговли

- Улучшение качества международных перевозок и логистики,
- Сближение практики коммерческой торговли и перевозок с международными стандартами,
- Устранение препятствий и нефизических барьеров.

4

Цели по содействию торговле

- Внедрение региональных обязательств ВТО, ВБ, РСА, ЕЭК ООН, ООН ЭСКАТО, ВТО
- Автоматическое Таможенное оформление с минимальным затребованием данных
- Удаленное заполнение деклараций и упрощенные процедуры оформления
- Обработка до прибытия, проверка после оформления и аудиторы
- «Скоростное-слежение» обработка (ускоренные процедуры) для санкционированных предпринимателей, выбранных на основе оценки рисков
- Внедрение «Единого окна» и обработка по принципу «Одной остановки» путем координации действий Государственных служб для избежания многочисленных проверок одних и тех же грузов

5

Цели по содействию торговле

- Стандартный временной лимит для таможенной обработки
- Сотрудничество между таможенными службами и торговыми ведомствами, такими как перевозчики, транспортные операторы, экспедиторы, торговые палаты и банки
- Прозрачность таможенных норм и процедур.
- Повышение пропускной способности пограничного контроля (модернизация инфраструктуры и компьютеризация)
- Гармонизация элементов данных и необходимых требований
- Электронная торговля

6

Торговый оборот

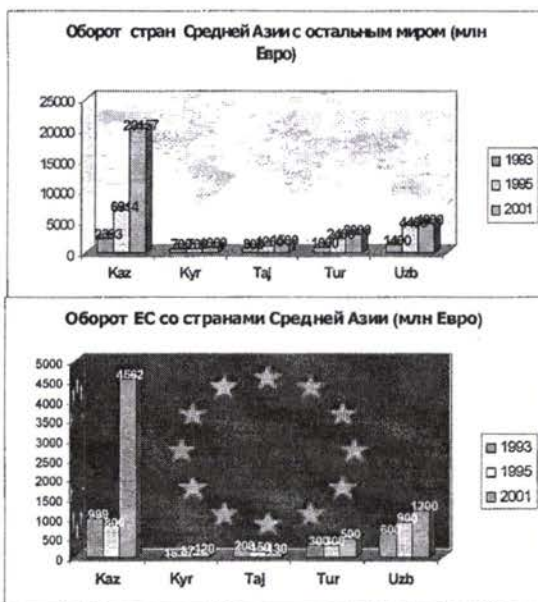
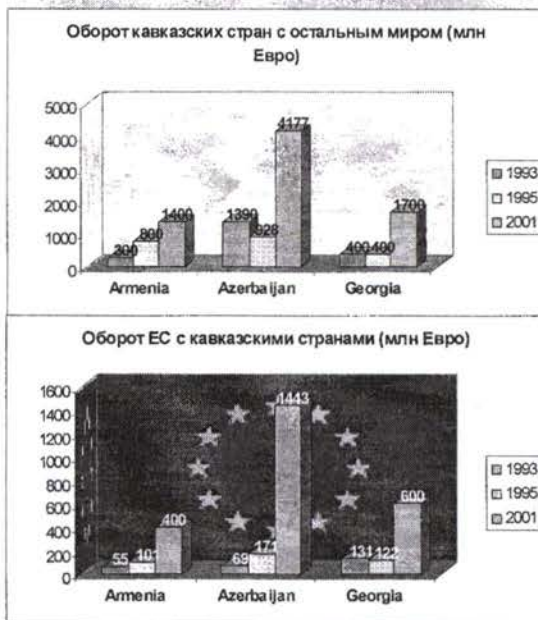


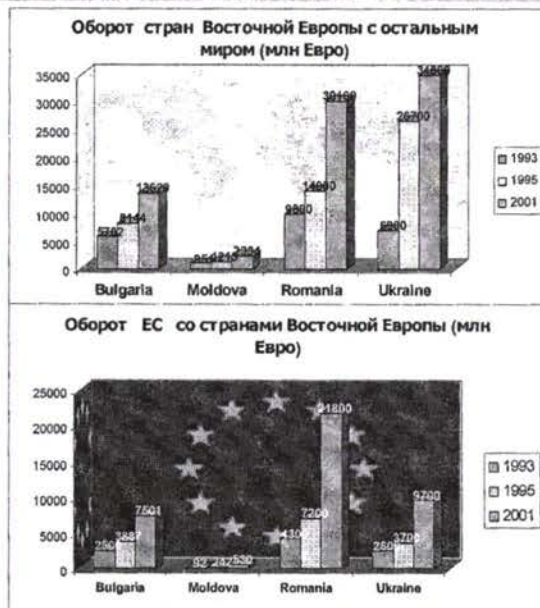
Года	Торговый оборот с остальными странами мира						Торговый оборот со странами ЕС					
	1980		1990		2001		1980		1990		2001	
Страна/Оборот	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт
АСЕАН	45	50	122	110	384	421	7	7	18	18	61	61
Япония	100	89	178	214	374	425	16	5	53	24	76	76
Китай	14	12	41	49	242	292	2	2	10	6	81	81
Южная Корея	15	12	57	52	153	162	2	1	7	7	22	22
Всего	174	163	398	425	1133	1300	27	15	89	55	240	240

2002 г.
АСЕАН : Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малазия, Мьянмар, Филиппины, Сингапур, Таиланд, Вьетнам

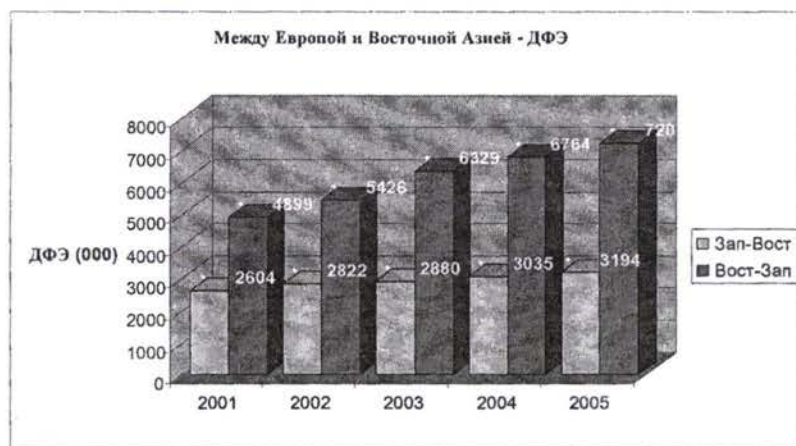
Торговый оборот стран-участниц ОМС (млн. Евро)

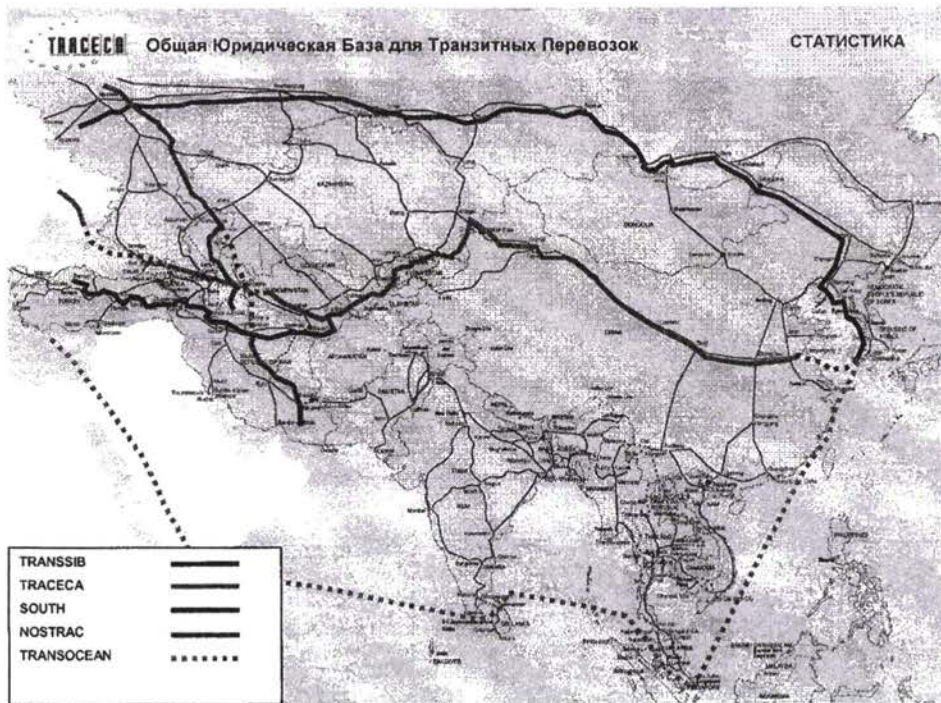
годы	с остальным миром			с ЕС		
	1993	1995	2001	1993	1995	2001
Армения	300	800	1400	55	101	400
Азербайджан	1390	928	4177	69	171	1443
Болгария	5782	8144	13629	2500	3887	7501
Грузия	400	400	1700	131	122	600
Казахстан	2393	6914	20157	999	806	4562
Кыргызстан	700	700	1000	16	87	120
Молдова	951	1213	2334	92	242	530
Румыния	9800	14000	30100	4300	7200	21800
Таджикистан	800	1200	1500	200	150	130
Туркменистан	1000	2400	3000	300	300	500
Украина	6900	26700	34800	2600	3700	9700
Узбекистан	1400	4400	4800	600	900	1200
Всего	31816	67799	118597	11862	17666	48486





Контейнерные перевозки





Общие цели проекта

Содействие развитию экономических связей и торговых отношений в регионе ТРАСЕКА путем:

- Разработки общей юридической базы для мультимодальных перевозок и страхования грузов;
- Гармонизации национального законодательства в соответствии с международными принципами и требованиями в области транзитных перевозок;
- Содействия присоединению, ратификации и эффективной реализации приоритетных международных конвенций;
- Гармонизации правовой и регулятивной базы в области транспорта и таможенных процедур, включая международные стандарты и требования;
- Улучшения инвестиционной среды для МФИ и, в особенности, для частных инвесторов

15

Цели проекта

- Создание Национальных Юридических рабочих Групп (НЮРГ) и обеспечение их эффективной работы
- Сбор двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, составление каталога и анализ полученной информации
- Оказание содействия ратификации предложенных и рекомендованных конвенций и иных соглашений и их реализации посредством – помимо прочих мероприятий - развития управления и проведения тренинговых программ (семинаров);
- Разработка Справочника по международным конвенциям и соглашениям для перевозчиков и коммерсантов;
- Проведение тренинговых программ (семинаров) для НЮРГ
- Составление проектов новых Технических Приложений к ОМС:
 - о мультимодальных транзитных перевозках
 - по инвестициям ТРАСЕКА
 - об эксплуататорской деятельности
- Разработка системы квот и разрешений ТРАСЕКА для автотранспортных перевозок;
- Современные технические транспортные стандарты для автомобильного транспорта: изучение потребностей, рекомендации по инновационным нормативам;
- Оказание содействия Постоянному Секретариату по юридическим вопросам в течение всего периода осуществления проекта;
- Введение системы визы ТРАСЕКА;
- Составление и предложение Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.

16

Задачи проекта, направленные на повышение конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) (задачи НЮРГ)

Краткосрочные задачи (1 этап) Долгосрочные задачи (2 этап)

- Анализ и мониторинг действующего законодательства в области транспорта;
 - Принятие Правил процедур МПК и Устава ПС МПК ТРАСЕКА;
 - Одобрение рекомендаций по присоединению к международным конвенциям (Мультимодальная, Киотская Конвенция и т.д.);
 - Одобрение концепции "Разрешительной системы ТРАСЕКА" для автомобильных перевозок.
 - Выявление нарушений ОМС
- Одобрение поправок и изменений к ОМС;
 - Представление и одобрение общих технических стандартов по весу и габаритам для автомобильного транспорта в регионе ТРАСЕКА;
 - Присоединение к действующим приоритетным конвенциям в области транзитных перевозок.

17

Национальные Рабочие Группы по Развитию Торговли и Транспорта ТРАСЕКА



18

Юридические Рабочие Группы Содействию Торговле и Транспорту

Национальная Юридическая Рабочая Группа (НЮРГ)

- Мониторинг действующего законодательства в области международных транзитных перевозок
- Определение несоответствий с действующими международными соглашениями и конвенциями
- Приведение в соответствие национального законодательства с положениями международных соглашений и конвенций
- Упрощение присоединения к действующим приоритетным конвенциям
- Разработка рекомендаций по упрощению действующих положений в области транзитных перевозок
- Упрощение процедур пересечения границ сохраняя адекватный административный контроль, предотвращающий перевозку незаконных грузов
- Активное сотрудничество с Промкомитетами, учрежденными Всемирным Банком

Многосторонняя Юридическая Рабочая Группа (МЮРГ)

- Анализ действующих законов и положений в области международных транзитных перевозок в странах-участницах программы ТРАСЕКА
- Рассмотрение рекомендаций по упрощению и гармонизации положений в области международных транзитных перевозок в странах-участницах программы ТРАСЕКА
- Разработка общего плана действий направленного на увеличение конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия
- Разработка рекомендаций ПС и МПК по внесению дополнений и изменений в Основное Многостороннее Соглашение и его приложения

19

Изменения, дополнения и новые технические приложения к ОМС, разработанные проектом ОЮБТП с целью дальнейшего развития Торговли и Транспорта

Протокол о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению	Упрощение процедур оформления международных перевозок Нулевая ставка НДС на услуги, связанные с железнодорожными перевозками в международном ж/д сообщении Проект нового технического приложения по Международным транзитным таможенным процедурам в коридоре Европа - Кавказ - Азия для перевозки грузов по ж/д с использованием накладных СМГС	Подписано
Проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов	7 поправок к техническому приложению по международному автомобильному транспорту 3 поправки к техническому приложению по таможенным процедурам и обработке документов	Рассматривается
Проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту	8 поправок к техническому приложению по международному автомобильному транспорту	Рассматривается
Протокол о внесении дополнений к ОМС	Проект нового технического приложения по мультимодальному транспорту	Рассматривается
Проект Технического Приложения к ОМС по инвестициям ТРАСЕКА	Проект нового технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА	Рассматривается
Проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по таможенным процедурам и обработке документов	5 поправок к Техническим Приложениям по таможенным процедурам и обработке документов	Рассматривается
Проект нового технического приложения к ОМС по деятельности экспедиторов	22 статьи	Рассматривается
Проект Стратегии развития МПК ТРАСЕКА на 2005-2010 годы		Рассматривается

Реализация задач гармонизации, поставленных проектом перед странами ОМС Виза TRACECA

Конкретные результаты (OVIs), достигнутые проектом на Ереванской Конференции

Протокол о внесении дополнений в Основное Многостороннее Соглашение о международном транспортном по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, подписанный на Третьем Ежегодном Заседании МПК в Ереване, 9-10 октября 2003 года был первым изменением ОМС со дня его подписания в 1998 году.

С целью содействия торговле, выше упомянутый протокол с 3-мя дополнениями и новым техническим приложением был подписан Сторонами ОМС следующим образом:

- Азербайджан, Армения, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан – подписали без оговорок;
- Болгария, Грузия, Казахстан, Турция и Украина – подписали с оговорками;
- Узбекистан – не подписал Протокол ввиду отсутствия у представителя полномочий на подписание.

21

Реализация задач гармонизации, поставленных проектом перед странами ОМС

Конкретные результаты (OVIs), достигнутые на данный момент НЮГР ОЮБТТ

- Азербайджан – ратифицировал Протокол о внесении дополнений к ОМС
- Казахстан – отзывает оговорку к техническому приложению по международному железнодорожному транспорту к ОМС
- Турция – официально заявила о присоединении к СМГС
- Украина – внесла дополнения в Закон Украины «О транзите» об использовании железнодорожной накладной СМГС в качестве единого транзитного документа
- Узбекистан – подписал Протокол о внесении дополнений к ОМС

22

Рекомендации Проекта: Создание привлекательной инвестиционной среды

• Содействие инвестициям в транспортный сектор вдоль маршрута TRACECA

Проект нового Технического Приложения к Основному Соглашению по инвестициям TRACECA, пункт 2

• Создание привлекательной инвестиционной среды для МФИ и частных инвесторов, путем внедрения:

- Современных форм концессии объектов транспортной инфраструктуры путем активного участия частных инвесторов;
- Свободных экономических зон для содействия перемещению товаров и услуг;
- Транспортных логистических центров (модулей);
- Гарантийного трастового фонда TRACECA;
- Группы экономических интересов TRACECA;
- Индустриального консультативного совета TRACECA;
- Механизма урегулирования споров.

Источник: Проект Основных стратегических направлений Международной Комиссии TRACECA и дене развития транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (TRACECA) на 2005-2010 гг.

• Увеличение инвестиционных потоков и страхование некоммерческих рисков

Конвенция по учреждению многостороннего инвестиционного гарантийного агентства, 1985, Пункт 1, Статья 2

25

Рекомендации Проекта: Содействие Торговле и Транспорту

Действующая редакция статьи 5 «Уплата налогов, сборов и других платежей» ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой»

Проект внесения изменений в статью 5 ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой».

26

Рекомендации Проекта: Содействие Торговле и Транспорту

Действующая редакция п. 2 ст. статьи 6 «Льготные условия и тарифы» ОМС:

2. Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы между двумя Сторонами для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, не менее льготные условия и тарифы будут применяться между этими Сторонами и другими Сторонами.

Проект внесения изменений в п. 2 статьи 6 ОМС:

2. Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, между двумя Сторонами или между Стороной/Сторонами и третьей страной/странами, не менее льготные условия и тарифы будут применяться для всех Сторон ОМС.

27

Меры по содействию Торговле и Транспорту, рекомендованные ЕЭК ООН и принятые к реализации проектом

- **Повышение качества услуг перевозки грузов различными видами транспорта**

Проект Технического приложения к ОМС о транспортно-экспедиционной деятельности (Проект ОЮБТП)

- **Применение коммерческих и транспортных документов в качестве описательной части транзитной декларации**

ВТО, Киотская Конвенция (с изменениями), Специальное Приложение Е, Пункт 1 Стандарт 6

Техническое приложение к ОМС по международным транзитным процедурам по перевозке грузов с использованием ЖД накладной СМГС (Проект ОЮБТП)

- **Предоставление качественных услуг и повышение экономической эффективности перевозок грузов в мультимодальном сообщении**

Проект нового технического приложения по мультимодальному транспорту (Проект ОЮБТП)

28

Приложение 3

Проект стратегии

06 февраля 2002 г.

г. Баку, Азербайджан

Уважаемые Национальные Секретари,

В соответствии с пунктом 12 Заключительных Резолюций Ереванской Конференции Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА представляем на Ваше рассмотрение доработанный экспертами Проекта ОЮБТП проект «Основных стратегических направлений Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в деле развития транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на 2005-2010 гг.».

В связи с этим просим Вас внести этот проект в Повестку дня очередного заседания НЮРГ с целью его более детального обсуждения.

В тоже самое время просим Вас учесть, что данный проект отражает вопросы стратегического развития транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия», а не программы Европейского Союза ТРАСЕКА, концепцию которого разрабатывают соответствующие структуры Европейской Комиссии.

Также просим Вас обратить внимание, что наличие системы консолидированных транзитных коридоров (Украина – 6 коридоров, Иран -3, Азербайджан – 2, Казахстан – 3) в межрегиональном пространстве ТРАСЕКА и его разветвленных транспортных сетей, с одной стороны и, стремление к более эффективному, гармоничному достижению главных целей Основного Многостороннего Соглашения, позволяют и являются основанием для того, чтобы впервые употребить терминологию «Транспортные Сети ТРАСЕКА».

В заключение, учитывая вышеизложенное, еще раз хотелось бы просить Вас выслать Ваши рекомендации и предложения по представленному документу.

С уважением,

Вадим Турдзеладзе,
Координатор проекта ОЮБТП

ПРОЕКТ

Основные стратегические направления Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в деле развития транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на 2005-2010 гг.

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики свидетельствует о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Азия.

В этом контексте важнейшей задачей для государств, подписавших 9 сентября 1998 года Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия на историческом саммите, проходившем в г.Баку, является реализация своих геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей консолидированного международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», официально признанного ведущими международными организациями (Европейской Комиссией, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕКМТ и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

На сегодняшний день торговый оборот между США, Азией и Европой достигает 3 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет более 200 млрд. долларов.

Данный факт лишний раз указывает на то, что существующий основной торговый треугольник США-Европа-Азия не виртуальная реальность, и страны ОМС действительно находятся на столбовой дорожке, связывающей Европу и Азию.

Рассматривая геополитическое и геостратегическое положение стран ОМС в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков, с одной стороны, и логическую, как правило необратимую, реверсификацию грузопотока, в обратном направлении с другой стороны, можно сделать практически безошибочный вывод – грузопоток по международному транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» ТРАСЕКА (Восток – Запад - Восток) выглядит намного привлекательнее, чем по другим существующим маршрутам. Достаточно отметить, что расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в два раза длиннее по сравнению с маршрутом ТРАСЕКА.

Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям наших стран, богатых полезными ископаемыми и запасами, перспективными в плане их освоения, которые пока еще не растеряли большой потенциал высококвалифицированных специалистов. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Например, в полосе международных транспортных коридоров в России проживает более 70% населения. Какие бы политические или экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике международный консолидированный транспортный коридор ТРАСЕКА с его транспортными сетями останется долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющим на глобализацию как региональных, так и межрегиональных интеграционных процессов.

Здесь же необходимо отметить что после подписания «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» созданы и развиваются юридические основы для организации международных транзитных перевозок на более качественном уровне.

Подтверждением вышесказанному является тот факт, что в августе 2003 года Правительства Ирана и Афганистана обратились в Министерство Иностранных Дел Азербайджана, как стране-депозитарию Основного многостороннего соглашения, с официальным заявлением о намерении присоединиться к ОМС. Официальные ноты МИД Афганистана и Ирана были представлены в ходе ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в г. Ереване, проходившего 9-10 октября 2003 года. Участники 3-ей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА единодушно поддержали инициативу Правительств Ирана и Афганистана. Данный факт лишний раз свидетельствует о том, что транспортный коридор ТРАСЕКА, с его разветвленными транспортными сетями существует, функционирует и более того, расширяется по типу «масляного пятна».

Учитывая стремительное развитие телекоммуникационных и информационных процессов в XXI веке, что одновременно подразумевает развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, следует отметить, что в данном контексте роль транспорта резко возрастает. Но есть и другой фактор, который может сыграть важную роль: в связи с ростом электронных продаж возникнет проблема повышения скорости и сервиса доставки заказанных товаров и грузов. Скоростным технологиям доставки грузов будут удовлетворять, скорее всего, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт. При этом предстоит проанализировать огромное количество факторов: скорость и безопасность в доставке грузов, расстояние, которое необходимо преодолеть грузоперевозчику, вид транспорта. В этой связи необходимо подчеркнуть, что на рынке транспортных услуг на первый план будет выходить транзитный аспект, новые, более короткие маршруты следования транспортных средств, соответствующий уровень обслуживания транзитной перевозки и конкурентоспособный тариф, т.е. общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» (Время – Сервис – Тариф). Тем не менее, морской транспорт в перспективе сохранит свои позиции на трансокеанских маршрутах. Более того, необходимо отметить, что некоторые судоходные транснациональные компании уже проводят исследования и переговоры с судостроителями по вопросам строительства контейнерных судов нового поколения (10000-12000 ДФЭ и более).

Создание и развитие любого транспортного коридора (маршрута), с соответствующими транспортными сетями подразумевает не только усилия транспортников в каждой отдельно взятой стране, так как распределение и движение транзитного грузопотока на транспортных сетях международного транспортного коридора организуется и функционирует в межрегиональной, многофакторной системе координат.

Основное назначение образования и развития международного, консолидированного транзитного коридора ТРАСЕКА с его транспортными сетями состоит в том, чтобы с одной стороны оградить новые независимые государства региона от доминирования над коммуникационными и транспортными потоками со стороны какого-либо одного государства, с другой - обеспечить гарантированный бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

Необходимо так же подчеркнуть, что основными политическими и экономическими факторами, оказывающими практически решающее влияние на межрегиональное контурирование государств-участниц программы ТРАСЕКА в эпоху интеграционных процессов глобализации в современном мире, являются следующие:

- Поддержание стабильного экономического роста ВВП в пределах не ниже 8-10% в год
- Рост инвестиций в экономику, так как реинвестиции и приток иностранных инвестиций крайне мал, и они не соответствуют потребностям этих стран
- Приостановление оттока капитала из стран, так как его отсутствие или дефицит не позволяют странам проводить сосредоточенную инвестиционную политику
- Нарастание наукоемкой технологической сферы
- Проведение координированной региональной и межрегиональной политики между государственными структурами стран ОМС и МПК ТРАСЕКА с целью гармонизации законодательного обеспечения международного консолидированного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Для решения такой масштабной задачи, каковой является повышение конкурентоспособности с целью привлечения дополнительных, нетрадиционных грузопотоков на транспортные сети международного, консолидированного транспортного коридора ТРАСЕКА, в перспективе потребуются существенная модернизация транспортных комплексов.

С целью создания привлекательной инвестиционной среды путем максимального уменьшения некоммерческих или непредвиденных рисков необходимо найти общий подход, в частности, общую юридическую формулу для решения вопросов существующей законодательной базы и обеспечения гарантий потенциальных инвестиционных потоков направляемых на развитие международного консолидированного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия».

Оценочный объем инвестиций для стран ТРАСЕКА (входящих в программу TACIS), необходимых для поэтапной модернизации и развития транспортной инфраструктуры и его комплексов, ориентировочно превышает 50 млрд. долларов США. Для сравнения, на решение аналогичных задач Китай за последние десять лет затратил более 30 млрд. долларов США.

В то же самое время история стран ТРАСЕКА свидетельствует о том, что решить вопрос масштабного обновления транспортной инфраструктуры только за счет внутренних финансовых ресурсов и займов Международных Финансовых Институтов крайне сложно. Необходимо создание охранительных и предсказуемых условий для реализации своих инвестиционных бизнес-планов именно для частных инвесторов, что является одним из основных индикаторов степени привлекательности инвестиционной среды. Более того, доля участия частных инвесторов в реализации комплексных/соединительных региональных инвестиционных бизнес-планов направленных на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры будут иметь решающее значение в будущем.

И в заключении, рассматривая проблемы развития и модернизации транспортной инфраструктуры в государствах подписавших ОМС, решение которых с одной стороны приведет к более эффективному развитию Торговли и Транспорта в межрегиональном масштабе и с другой, будет способствовать оптимальной интеграции консолидированного международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» и его транспортных сетей в Транс-Европейские Транспортные сети (TEN's), Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА необходимо обозначить на ближайшие годы (2005-2010 гг) следующие стратегически важные задачи:

1. включение программы транзита и его законодательное обеспечение в число национальных приоритетов Сторон ОМС с целью реализации государственной идеологии транзита. *В данном случае целесообразно принять в качестве примера достижения других стран, таких как Турция, Голландия, Бельгия, Финландия и страны ЦВЕ.*

При этом необходимо иметь ввиду бурно развивающуюся систему торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортной составляющей;

2. создание и развитие, совместно с соответствующими государственными структурами и ведомствами Сторон ОМС, единой программы (план действий) развития международного консолидированного транспортного коридора ТРАСЕКА и его транспортных сетей, с учетом того, что наряду с развитием и углублением приоритетных региональных и межрегиональных отношений они должны обеспечивать стратегические национальные интересы и внутренние потребности данных стран;
3. снижение налогового бремени на проекты развития и модернизации транспортной и коммуникационной инфраструктуры, представляющие стратегическое значение для страны с точки зрения налогообложения, в первую очередь НДС и таможенных пошлин.

Необходимо Сторонам ОМС, раз и навсегда определится: либо они заинтересованы в строительстве и модернизации объектов транспортной инфраструктуры, как комплексов содействующих развитию Торговле и Транспорта с целью углубления межрегиональных интеграционных процессов, либо они рассматривают строительство этих объектов только как источник налоговых поступлений. В этом случае эти объекты будут построены, но не на территориях Сторон ОМС, а, например: в России, Финляндии, Китае, Индии, в Балтийских государствах и т.д.;

4. направление на развитие, модернизацию и реконструкцию транспортной и коммуникационной инфраструктуры большей части средств из международных грантов и займов;
5. принятие мер разумного протекционизма в отношении транспортных компаний, судовладельцев, портов, железных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в технологическом процессе транзитных перевозках.
6. внедрение и развитие новых современных, более гибких, прозрачных форм привлечения инвестиций, апробированных и применяемых многими странами. С этой целью необходимо создание и развитие:

- Современных форм концессии объектов транспортной инфраструктуры путем более активного привлечения частных инвесторов;
- Свободных Экономических Зон для содействия перемещению товаров, услуг и капитала;
- Транспортных логистических центров (модулей) для уменьшения себестоимости транспортных услуг путем организации транспортировки грузов оптимальными маршрутами;
- Гарантийного Трастового Фонда ТРАСЕКА для смягчения непредвиденных инвестиционных рисков в транспорте и перевозке грузов;
- Группы Экономических Интересов ТРАСЕКА, с целью создания и развития юридической формы для реализации дорогостоящих инвестиционных и/или транспортных проектов;
- Индустриального Консультативного Совета ТРАСЕКА с целью сближения представителей промышленности и деловых кругов для оптимизации целей и усовершенствования задач с учетом опыта мировой практики;
- Механизма урегулирования споров для разрешения любых потенциальных споров между участниками перевозки в соответствии с требованиями рынка и условиях развития интеграционных процессов глобализации.

7. создание и развитие основ страхования грузов и ответственности перевозчиков, операторов, стивидорных компаний и т.д.

Здесь же необходимо отметить, что транспортный бизнес невозможен без товара и его транспортировки, а перевозка товара всегда риск, и для успешного ведения этого бизнеса необходимо учитывать массу юридических тонкостей а на случай конфликтов иметь согласованную систему ответственности по транспортному праву и порядок доказывания претензий и исков.

8. создание и развитие концепции Единой Транспортной Системы ТРАСЕКА с целью формирования условий для свободного движения товаров, капитала и услуг, развития взаимного экономического сотрудничества, содействия росту экономического потенциала;
9. углубление международного сотрудничества в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения, к варианту транзита по коридору ТРАСЕКА.

В этом контексте большое значение будет иметь согласованная деятельность МИД(ов) стран ОМС совместно с МПК ТРАСЕКА в решении международных вопросов, связанных с развитием транспортной кооперации, в целенаправленных дипломатических шагах для урегулирования проблемных вопросов, имеющих решающее значение для перспектив транзита (например: скорейшее разрешение конфликтов в Абхазии, Афганистане, Южной Осетии, Нагорном Карабахе и Приднестровии);

10. проведение активной и адекватной PR компании в области содействия развитию Торговли и Транспорта с целью достижения наибольшей прозрачности и преодоления сложившегося негативного имиджа «черной дыры» в отношении сохранности транзитных грузов.

Этому в определенной степени должна способствовать координация усилий МПК ТРАСЕКА, государственных и коммерческих структур Сторон ОМС.

Прагматичный подход, рациональное и эффективное решение данных задач будет решающим образом влиять на геополитическую и геостратегическую активность Сторон ОМС и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только Торговли и Транспорта, но и глобализацию происходящих региональных и межрегиональных интеграционных процессов с целью достижения долговременной политической стабильности.

Вадим Турдзеладзе
Координатор проекта
«Общая юридическая база транзитных перевозок»
г.Баку. 8 мая. 2004 год.

Приложение 4

Письмо Национальным Секретарям, май 2004

Национальному секретарю Азербайджана
г-ну Акифу МУСТАФАЕВУ;

Национальному секретарю Армении
г-ну Гагику ГРИГОРЬЯНУ;

Национальному секретарю Болгарии
г-же Анелии КРУШКОВОЙ;

Национальному секретарю Грузии
г-ну Гоги ГОГИАШВИЛИ;

Национальному секретарю Казахстана
г-ну Ержану СУЛЕЙМЕНОВУ;

Национальному секретарю Кыргызстана
г-ну Сулейман ЗАКИРОВУ;

Национальному секретарю Молдовы
г-ну Веачеславу ТЕЛЕМАНУ;

Национальному секретарю Румынии
г-же Анна-Марии ПОПЕСКУ;

Национальному секретарю Таджикистана
г-ну Солих МУМИНОВУ;

Национальному секретарю Турции
г-ну Барыш ТОЗАРУ;

Национальному секретарю Узбекистана
г-ну Олимжон БУРАНОВУ;

Национальному секретарю Украины
г-ну Юрию ТЕРТЫШНИКУ.

Уважаемые Коллеги,

С целью содействия развитию торговли и транспорта и углубления экономических интеграционных процессов между Сторонами ОМС, а также с третьими странами, и, принимая во внимание консультации, проведенными экспертами Проекта с основными перевозчиками и операторами, предлагается изучить возможность внести изменения в следующие статьи Основного многостороннего соглашения.

Данные изменения, по нашему мнению, повысят конкурентоспособность международных перевозок и расширят ареал действия статьи 6 ОМС, «Льготные условия тарифы».

Более того, они обеспечат единообразное толкование статей 1, 2, 5 и ч. 2 ст. 6 ОМС, как русской так и английской версий.

1. Действующая редакция статьи 5 ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой»

Предлагаемый вариант статьи 5 ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении **видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения**, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой».

II. Действующая редакция статьи п. 2 ст. 6 ОМС:

«Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы между двумя Сторонами для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, не менее льготные условия и тарифы будут применяться между этими Сторонами и другими Сторонами».

Предлагаемый вариант:

«Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, **между двумя Сторонами или между Стороной/Сторонами и третьей страной/странами**, не менее льготные условия и тарифы будут применяться **для всех Сторон ОМС**».

Убедительно просим Вас рассмотреть предложенные проекты поправок к ОМС на очередном заседании НЮРГ и своевременно представить нам комментарии по данному поводу.

Благодарим за сотрудничество.

С уважением,

Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ
Координатор проекта ОЮБТП

Приложение 5

Рекомендации по техническим стандартам

Предложения по Строительству и Эксплуатации

1. УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ

Автомашина, трейлер, а также все части и составляющие всегда должны находиться в таком состоянии, во избежание любой опасности в отношении людей, находящихся в транспорте или на дороге. "Состояние" включает в себя вес, распределение, упаковку, регулирование и обеспечение груза. Транспортное средство должно также быть подходящим для той цели, для которой оно используется.

1.2. Тормозная Система и ее Эффективность

Определение эффективности - это максимальная тормозящая способность транспортного средства, выраженная в процентном отношении к его весу, включающая перевозимых людей или груз.

Использование транспортных средств запрещено:

- когда главная система торможения не может остановить транспортное средство на предельных расстояниях, установленных в рамках внутреннего законодательства, согласно стандартному контрольному показателю скорости - 40 км / ч.
- поскольку утечки в пневматической и главной пневмогидравлической системе торможения могут вести к снижению давления, любой перепад давления больше чем 0,05 МегПа в течение 15 минут с выключенным двигателем считается недопустимым с точки зрения пригодности к эксплуатации.

1.3. Нагрузка на Шины и Оценка Скорости

Каждая пневматическая шина для соответствующего автотранспортного средства, должен совпадать с требованиями в отношении нагрузки на шины и оценки скорости. Это означает, что шины транспортного средства должны быть разработаны таким образом, чтобы обеспечить его максимальные осевые нагрузки, а также максимальную скорость, предусмотренную Законодательством.

Для товарных транспортных средств, толщина волокна шин должна быть по-крайней мере 1,0 мм. Шины трейлера должны иметь минимальную толщину волокна, по крайней мере равную толщине тяговых автотранспортных средств.

1.4. Смешивание Шин

По отношению к смешиванию шин различных структур применяются следующие правила:

- установка шин с различными структурными типами к той же самой оси запрещена
- все осевые шины регулирования должны иметь единую структуру
- все направляющие осевые шины должны иметь единую структуру

1.5. Состояние и Техническое Обслуживание Шин

Каждая пневматическая шина, установленная на автотранспортном средстве или трейлере, должен соответствовать нижеследующему:

- быть подходящим для использования на транспортном средстве
- быть подходящим по типу и размеру других шин, установленных на транспортном средстве
- быть правильно накачены
- не должны иметь ни одного торчащего волокна или шнура
- при повторном тех.ремонте ни волокно, ни шнур шины не должны быть повреждены или выставлены наружу, а также должно соблюдаться условие, что в процессе данного тех.ремонта волокно шин обрезается по образцам изготовителя.

1.6. Регулировочное устройство

Регулировочное устройство, установленное к моторному автотранспортному средству, должно содержаться в хорошем и эффективном рабочем порядке и, должно быть отрегулировано должным образом всякий раз, когда транспортное средство используется на дороге.

Для товарных транспортных средств угол регулировки заднего хода колеса не должен превышать 25 градусов.

Использование транспортных средств может быть запрещено если:

- имело место использование и установка частей и компонентов, запрещенных изготовителем или соответствующими положениями
- волокна и сцепления не сжаты или не установлены в соответствии с требуемой спецификацией.
- повреждены системы регулирования мощности .

1.7 Стекла, Зеркала и Ветровые стекла

Каждая автомашина должна быть разработана и собрана таким образом, чтобы предоставить водителю полной обзор дороги и движения автотранспорта.

Ветровые стекла и окна с обеих сторон от водительского места должны быть сделаны из небьющегося стекла

Все стекла или иные прозрачные материалы должны поддерживаться в таком состоянии , чтобы обзор движения не был затенен.

Все товарные автотранспортные средства, а также транспортные средства двойного предназначения должны быть оснащены по крайней мере одним зеркалом заднего хода. Это необходимо установить снаружи автотранспортного средства, оно не должно быть надломлено.

Внешние зеркала должны быть видны водителю либо через боковое окно, либо частично через ветровое стекло, которое очищается дворником ветрового стекла.

Водитель должен иметь возможность регулировать любые внутренние и внешние зеркала со своего водительского места.

Все автомашины должны быть оснащены одним или более рабочими автоматическими дворниками ветрового стекла. Они должны быть способны к очистке ветрового стекла так, чтобы обеспечить водителю необходимый вид впереди и по обеим сторонам дороги, а также должны находиться в хорошем рабочем состоянии.

Данные транспортные средства также должны быть оснащены моющим устройством ветрового стекла, и вместе с дворниками, очищать ветровое стекло от грязи, пыли и т.д.

1.8. Спидометры и Устройства Аудио Предупреждения

Фактически, всем транспортным средствам, которым разрешено ездить со скоростью в более чем 40 км/час, должны быть оснащены спидометром.

Спидометры должны находиться в хорошем рабочем состоянии и не быть загорожены.

Все автомашины, имеющие максимальную скорость больше чем 40 км/час должны быть оснащены сигнальным устройством. Звук, испускаемый сигнальным устройством должен быть продолжительным и глубоким, но не скрипучим.

Запрещена установка автосигнального устройства в виде звонка, гонга, сирены или двутонного сигнала, за исключением транспортных средств пожарной охраны, карет скорой помощи, полиции, служб спасения и автомашин со взрывными устройствами.

1.9. Топливные баки

Бензиновые баки на транспортных средствах должны быть сделаны из нержавеющей металлов или специальных пластмассовых составов. Все топливные баки, бензин или дизель, должны быть размещены таким образом, чтобы не быть поврежденными, плотно закрытыми во избежание утечки топлива или испарения.

1.10. Шумы и Выхлоп

Каждое транспортное средство, управляемое внутренним двигателем сгорания должно быть оснащено выхлопной системой, включая глушитель, через который проходят выхлопные газы. Каждая выхлопная система должна находиться в хорошем рабочем состоянии и не должна быть изменена во избежание шума.

Никакое моторное автотранспортное средство не может быть использовано, если испускается дым, пар, искры, пепел, или утечка маслянистых веществ, представляющих риск повреждения или иную опасность.

1.11. Ремни безопасности

Необходимо пользоваться ремнями безопасности в тех местах, где они установлены. Существуют некоторые исключения к этому правилу, но, вообще, и операторы, и водители должны признать, что ремни безопасности должны быть использованы как само собой разумеющееся.

1.12. Буксировка

При буксировке трейлера с помощью каната или цепи, расстояние между автомашиной и трейлером не должно превышать 4,5 м.

2. ОСВЕЩЕНИЕ

Водители не только должны видеть дорогу сами, но и обеспечить видимость другим водителям для того, чтобы правильно произвести оценку ширины и габаритов другого транспортного средства в ночное время суток, существуют спецификации, касающиеся положений при монтаже, максимальной и минимальной интенсивности освещения и размера и цвета фар.

Производители автотранспортных средств должны гарантировать, что первоначальный проект соответствует данным спецификациям, а операторам необходимо избегать любых изменений положений при монтаже, а также размера и параметров данных устройств освещения, индикаторов и отражателей.

Следующие требования являются пунктами, прямой контроль над которыми производится со стороны оператора и водителя.

2.1. Минимальные Обязательные Лампы, Индикаторы и Отражатели

Все транспортные средства должны быть оснащены следующими лампами. Они должны содержаться в чистом и пригодном к эксплуатации состоянии всякий раз, когда транспортное средство находится на дороге, включая время между восходом солнца и закатом.

- Передние Фары (Боковое освещение): должны быть две фары, освещающие дорогу впереди белым или желтым светом.
- Фары Фронтального освещения (ближнее освещение): Транспортные средства должны быть оснащены по крайней мере двумя обязательными фарами фронтального освещения. Эти фары должны освещать дорогу впереди белым или желтым светом. Обе фары должны иметь один тот же цвет, а также идентичную форму и размер.
- Основное Фронтальное освещение (дальнее освещение): Транспортные средства должны быть оснащены по крайней мере двумя обязательными фарами основного фронтального освещения. Обычно они совмещены с фарами фронтального освещения (ближнего света) и управляются посредством одного переключателя.

В целях предупреждения водителя о включении фар основного освещения, необходим Контрольный индикатор. Фары главного луча должны быть переключены к фарам фронтального ближнего освещения при:

- Езде в жилых районах, если дорога освещена
- Приближении транспортных средств на расстоянии не менее, чем 150 метров
- В случае, если водитель другого транспортного средства подает знаки, мигая своими фарами
- в любом ином случае, чтобы избежать ослепления водителей сзади и впереди автотранспортного средства.

* Устройства Тусклого освещения или Регулировочные Индикаторы: Транспортные средства могут быть оснащены либо устройствами тусклым освещения, либо лампами TRACESA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта III – Приложение 5 – Рекомендации по техническим стандартам

бытового освещения. Цель этого требования состоит в том, чтобы предостеречь транспортные средства, используемые ночью, от использования только небольших фар бокового освещения. Вместо этого, требуется более видимый градус освещения. Устройство тусклого освещения должно обеспечивать освещение интенсивностью между 10 % и 20 % по соотношению к обычному ближнему освещению .

- Индикатор заднего освещения: Транспортные средства должны быть оснащены двумя красными фарами заднего освещения
- Индикатор Заднего освещения регистрационной панели: Транспортные средства должны быть оснащены по-крайней мере одной лампой так, чтобы задняя регистрационная панель была освещена соответствующим образом.
- Индикаторы остановки: Новые транспортные средства должны быть оснащены по крайней мере двумя красными лампами остановки. Каждая лампа остановки должна давать прямой красный свет через распределители тогда, когда нажимается ножной тормоз.
- Индикаторы Направления: Все новые моторные автомашины должны быть оснащены следующими мигающими индикаторами направления по бокам автотранспортного средства: (а) один передний индикатор, (б) один, но не больше чем два, задние индикаторы
- Устройство предупреждения опасности: Все новые транспортные средства должны быть оснащены активизируемыми сигнальными устройствами предупреждения опасности , обеспечивающие фазовое мигание всех индикаторов направления транспортного средства.
- Предупреждающие Треугольники: В дополнение к операционным сигналам предупреждения об опасности, аварийный треугольник (мигающий красный свет) должен немедленно включиться:

- o на месте дорожного происшествия;
- o при вынужденной остановки в запрещенных местах;
- o на участках, где, по любой причине, водитель чувствует, что транспортное средство не видно другим водителям соответствующим образом.

Этот знак (свет) должен быть расположен на расстоянии не меньше, чем 15 метров от транспортного средства в жилых районах и не меньше, чем 30 метрах в и сельских и ненаселенных пунктах.

- Задние Противотуманные фары: Автомашины и трейлеры должны быть оснащены либо одной задней противотуманной фарой красного цвета, или парой таких ламп. Если существует только одна лампа, то она должна быть расположена по линии центра или снаружи транспортного средства. Задние противотуманные фары должны приводиться в действие посредством контрольного устройства в салоне. Задние противотуманные фары должны использоваться только в условиях затрудненной видимости. Запрещено соединять противотуманные фары, чтобы приостановить освещение.

2.2. Дополнительные Лампы

- Передние Противотуманные фары
- Ламп Заднего хода

2.3. Маркировочные Лампы и Отражателей

Дополнительные лампы и отражатели требуются для автомашин и трейлеров, превышающих некоторые стандартные параметры длины.

3. ИСПЫТАНИЕ И ОСМОТР

Любой работник дорожной инспекции или иное уполномоченное лицо может проверить и осмотреть любое транспортное средство или оборудование трейлера на местах с согласия владельцев помещений.

Уведомление о посещении составляется по общим требованиям, применяющееся в данных целях по отношению предоставления полномочий инспектору в расширенном понятии. Инспекторы товарных транспортных средств определенно имеют намного большие полномочия. Инспекторы товарных транспортных средств имеют полномочие войти в помещение, где по его предположениям находится товарное транспортное средство "в любое резонное время в связи с текущими обстоятельствами".

Предложения об Режиме вождения и Контроле

1. Внутренние Правила

Транспортное средство, эксплуатируемое по внутренним правилам, освобождено от требований АЕТР. Освобождение применимо для транспортных средств, используемых службами экстренной помощи, вооруженными силами, службами бытовых услуг (газ, вода, электричество, телефон, и т.д.), для транспортных средств, осуществляющих испытание дорог, или тех, что используются в образовательных целях.

1.2. Служебное время

Это - время, когда служащий находится под контролем работодателя. Не смотря платят ли служащему или нет. Время 'при исполнении служебных обязанностей' - ожидание на терминале перед началом другой поездки, ожидание поставки товаров на фабрику или склад, или время в пути для того, чтобы забрать транспортное средство из пункта его нахождения после появления на службе.

1.3. Рабочие Периоды

Рабочий день начнется, когда водитель начинает работу и заканчивается, когда у водителя начинается период отдыха. Следующий рабочий день начинается тогда, когда водитель начинает работу снова. По отношению к Рабочей неделе - легче ; она начинается в полночь в воскресенье и заканчивается в то же самое время 7 дней спустя.

1.4. Нерабочие Периоды

Перерывы имеют место в течение рабочего дня, или в конце периода вождения. Перерыв может быть сделан либо при исполнении служебных обязанностей, либо после. Отдых всегда берется вне работы и в период между двумя рабочими днями.

1.5. Основные Правила Движения, Перерывы и Отдых

Внутренние Правила

Внутренние Правила имеют отношение только к здоровью и безопасности водителей и людей, задействованных в дорожном движении. Это означает, что первостепенное внимание должно быть направлено на то, чтобы оператор был способен доказать, что любые льготные водители АЕТР, не осуществляют чрезмерные вождения, не превышают рабочие часы или берут недостаточные перерывы или отдых. Правила могут игнорироваться в критическом положении. По Внутренним Правилам критическое положение справедливо и ясно определено - по описанию- как что-либо, причиняющее, или имеющее риск причинить опасность жизни или здоровью людей, нарушению рабочего режима коммунальных служб, а также требующее,

немедленных действий в целях предотвращения серьезного повреждения {ущерба} чьей-либо собственности. В этом контексте, дорожные и транспортные системы считаются средствами коммунальных служб.

А.Е.Т.Р. Правила

- | | | |
|---|-----------|---------------|
| • максимальное непрерывное вождение | 4,5 часов | |
| • максимальное вождение через день
быть продлено до 10 часов два раза в неделю | | 9 часов Может |
| • максимальное вождение за одну неделю
определено Правилами. | | 56 часов не |
| • максимальное вождение за две недели | | 90 часов |

- продолжительность рабочего дня 13 часов Может быть 15 часов при сокращенном отдыхе
- минимальная продолжительность перерыва 45 минут Может быть разбита для большего количества перерывов (15 мин. по крайней мере)
- минимальный период отдыха в день 11 часов Может быть уменьшен до 9 часов три раза в неделю
- минимальный период отдыха в неделю 45 часов После шести рабочих дней. Уменьшаемый до 36 часов или 24 часов работы от основы

2. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

Еженедельный отдых предоставляется после шести рабочих дней. Он не может быть взят заранее и быть 'оплачен'. Таким образом, еженедельный отдых по прошествии 6 рабочих дней, сопровождаемыми следующими 6 рабочими днями, с последующим недельным отдыхом не был бы правильным с юридической точки зрения.

При условии, если не существует сокращений, ежедневный период отдыха может быть раздроблен в два, но не больше, чем три периода. Таким образом, период остального продлевается на 12 часов. Не существует периодов меньших, чем периоды продолжительностью 1 час. Предыдущий период должен составлять 8 часов.

Компенсация за еженедельные сокращения отдыха должна осуществляться 'энным блоком', и добавляться к другому ежедневному или еженедельному периоду отдыха.

В отношении водителей транспортных средств, использующих поезда или паромы, периоды их отдыха могут быть взаимораспределены, обеспечивая то, что перерыв происходит только один раз и - в течение не больше, чем 1 часа. Любое время, которое не используется как отдых, можно рассмотреть как перерыв.

Необходимо, чтобы непрерывное движение и перерывы интерпретировались правильно. Правилами устанавливается: как только 45-минутный перерыв был взят, вычисления начинают заново. Ясно, например, что 4½ часа непрерывного движения должно сопровождаться 45-минутным перерывом. Если, однако, 3-часовой период движения сопровождается 45-минутным перерывом, 1½-часовое движение оставшегося периода не может быть более применено, и должен начаться другой 4½-часовой период.

Для двойного штатного укомплектования продолжительность рабочего дня продлена до 30 часов. Через 30 часов/ "день" водителю должен быть предоставлен минимальный период отдыха продолжительностью 8 часов. Этот отдых не может быть взят в рабочий период транспортного средства.

В критическом положении водитель может игнорировать режим дорожного вождения во обеспечение дорожной безопасности. В подобной ситуации ответственность возлагается на водителя, который должен уметь доказать, что сложилось действительно критическое положение, и что дорожная безопасность не была повергнута в риск. Водитель должен сделать запись на тахографической диаграмме, или в Сводной регистрационной таблице любом подобном случае.

Любая льготная схема или премиальные платежи, основывающиеся на повременной или операционной выплате, не разрешаются, если только не проработано таким способом изначально, во избежание риска увеличения степени опасности дорожного движения.

Дорожное движение, противоречащее правилам АЕТР, должно быть зарегистрировано как внережимное действие в тахографической диаграмме t, или в регистрационной книге. Движение к 'обычному месту работы' не должно регистрироваться, но движение к иному пункту, или в запасном транспортном средстве, для того чтобы забрать неправильно припаркованное транспортное средство - подлежит регистрации.

Смешанное Движение

Иногда водителю необходимо двигаться одновременно в соответствии с Внутренними Правилами и правилами АЕТР в течение одного дня или недели. В процессе движения требования по тем правилам должны соблюдаться. Любое потраченное время по одним правилам не может считаться отдыхом или перерывом по другим. Движение или другая работа, выполняемая по одним правилам, должны совпадать с общим рабочим режимом обоих правил. При использовании тахографа или регистрационной книги, чтобы делать запись смешанного движения, любое движение, осуществляемое по Внутренним Правилам, должно быть зарегистрировано как внережимная работа.

3. РЕГИСТРАЦИЯ ЧАСОВ

Это - ответственность операторов гарантировать, что система находится в месте, способное проверить соответствие. С целью ведения операционной регистрации, или учетной водительской книги, необходимо использовать тахограф. Все учетные записи в отношении рабочих часов водителей должны быть сохранены в течение как минимум 12 месяцев либо на тахографе, либо в учетной водительской книге.

Тахограф

Тахограф - это признанный на международном уровне метод ведения записей по деятельности водителя. Это - автоматическое средство регистрации рабочих часов водителя. Тахограф должен быть способен делать записи: (a) скорости в км/час, (b) расстояния в км, (c) движение времени, (d) периодов работы [прочих, чем вождение], (e) освидетельствования, что головка была открыта

Для того, чтобы тахограф был юридически приемлемым, он должен соответствовать одобренным параметрам, а также закалиброван и опечатан.

Время дня отдельных часов зарегистрировано - водитель устанавливает способ работы. Это - ответственность водителя гарантировать, чтобы часы показывали правильное время. На международных рейдах часы должны показать время в том месте, где начата поездка.

Это - ответственность водителя гарантировать правильную установку выключателя, хотя автоматические тахографы будут всегда устанавливаться сами в момент начала движения автотранспортного средства.

Тахограф должен работать в пределах некоторого допустимого отклонения в процессе эксплуатации: (a) +/-6км/ч для скорости, (b) +/-4 % для расстояния на 1км, (c) +/-2мин в день, но не больше чем +/-10мин в неделю.

Размещение небольшой коробки передач в проводке вызывает калибровку механического инструмента, тогда как электронный инструмент может быть размещен внутри в соответствии с его установкой. Тахограф должен осматриваться каждые два года и калиброваться каждые шесть лет.

Тахографическая Диаграмма имеет внешнюю круглую область, покрытую воском и на поверхности которой сделаны оттиски. В Центре диаграммы имеется область, которая заполняется водителем до момента помещения в инструмент. Следующая информация, которая должна быть отмечена: (a) номер регистрации транспортного средства, (b) дата

начала и конца поездки, (с) место начала поездки и ее предназначение, (d) одометр, читающий начало и конец, (е) фамилия и имя водителя.

Диаграмма не должна быть стерта до конца рабочего периода; однако, диаграмма - мера определения работы водителя и поэтому перемещается с транспортного средства на транспортное средство с тем водителем. Если водитель производит замену автотранспортного средства, то время данной замены должно быть зарегистрировано на диаграмме наряду с номером регистрации нового транспортного средства и его одометрическими показаниями.

Если тахограф одного и того же типа и на старых, и на новых транспортных средствах, диаграмма должна быть изменена. Если это не возможно, тогда должна использоваться новая диаграмма, а старый и новые диаграммы сохранены. Это - ответственность водителя обратить внимание номер регистрации на диаграмме и на показания одометра, а также на время замены, в отношении обоих транспортных средств.

Диаграммы в течение текущей недели и прошлого дня предыдущей недели должны быть сохранены водителем и затем возвращены работодателю в течение 21 дня. Если устройство дает сбой в процессе поездки, учетные данные должны быть сделаны вручную и сохранены, а тахограф восстановлен по возвращению на базу. Если поездка, как ожидается, займет более, чем 7 дней после поломки, ремонт необходимо осуществить 'в пути'.

Оператор ответственен за гарантию возврата диаграммы в течение 21 дня, за то, что водителю предоставляется необходимое обеспечение свежими диаграммами. Если водитель требует копии диаграмм или рабочих учетных записей, оператор должен предоставить их ему. Оператор по требованию уполномоченных лиц должен быть способен предоставить диаграммы по состоянию на период по-крайней мере 12-ти последних месяцев.

Пока оператор не несет юридическое обязательство производить анализ диаграмм, то он несет ответственность соблюдения правил по регистрации рабочего времени водителя. Оператор признается виновным в нарушении регистрации рабочих часов водителя, а так же может быть оштрафован, что влечет потерю лицензии на осуществление операторской деятельности.

Если уполномоченные органы обращаются к оператору с просьбой представить диаграммы, оператор должен представить их в течение 10 дней. Если инспектор [или уполномоченное лицо] подозревает, что диаграмма сфальсифицирована, то тот чиновник может конфисковать данную диаграмму. В таком случае предлагается получить квитанцию, которая должна быть сохранена для дальнейшей ссылки.

Регистрационная Книга

Там, где не используется тахограф, необходимо завести учетную регистрационную книгу по деятельности водителей. Регистрационная книга должна ясно отражать различные виды деятельности, перерывы, и периоды отдыха водителя. Оператор должен завести отдельную книгу для каждого водителя.

Каждая страница должна содержать следующие данные: (а) имя водителя, (b) детали эксплуатируемого транспортного средства, (с) время начала рейда (d) место начала рейда, (е) время дорожного движения, "внеурочная работа", перерывы и отдых, (f) детали любой замены транспортного средства и времени данной замены, (g) время завершения рейда, (h) место завершения рейда.

Письменный отчет соответствует полным семидневным периодам и не обязательно должен быть законченным по нерабочим дням, хотя, если водитель не выходит в рейд в течение одного или нескольких дней, этот факт должен быть зарегистрирован по возобновлении деятельности.

Операторам и водителям должны быть предоставлены данные учетной деятельности.

Предложения о Лицензировании Оператора

1. ВВЕДЕНИЕ

Лицензирование оператора (в сокращенном виде "О"- лицензирование), является способом, посредством которого контролируется качество коммерческой деятельности транспортного средства. Операторы обязаны использовать свои транспортные средства согласно соответствующему законодательству, и гарантировать должное централизованное обслуживание, причиняющее минимальное воздействие на окружающую среду и т.д.

2. СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

2.1. Операторы

Лицензирование оператора необходимо для оператора любых товарных транспортных средств, которые используются в связи с осуществлением торговой деятельности или ведением бизнеса. Не имеет значения, каковы направления бизнеса, имеется в виду почти вся коммерческая деятельность, требующая использования товарных транспортных средств. Деятельность лицензируемого оператора все еще действительна, даже если эксплуатация транспортных товарных средств является случайным действием по отношению к основной деловой деятельности. За исключением лиц, использующих товарные транспортные средства в своих собственных целях.

2.2. Предмет Транспортных средств и Освобожденный

Все товарные транспортные средства, используемые в связи с осуществлением торговой деятельности или ведением бизнеса, подлежат "О"-лицензированию, если иное не определено. Самое существенное освобождение касается мелких товарных транспортных средств. Освобождены транспортные средства мощностью, не превышающей 3.5 тон (брутто). Есть определенное освобождение для некоторых больших транспортных средств, но они имеют небольшую причастность к обычному оператору коммерческого транспортного средства.

3. ТИПЫ ЛИЦЕНЗИИ

Тип лицензии, в которой оператор нуждается, будет зависеть от специфики осуществляемой деятельности. Есть две категории лицензий:

- внутренний стандарт: Эта лицензия дает разрешение на перевозку товаров по коридору стран ТРАСЕКА, предназначенных для аренды и вознаграждения, а также для собственных целей.
- международный стандарт стандартная международная лицензия, позволяющая перевозку товаров для аренды и вознаграждения на международном уровне.

4. ОПЕРАТОРСКИЕ ЦЕНТРЫ

Определение Операторского центра: база или центр, где обычно хранится транспортное средство. "Обычно хранится" подразумевает место, где обычно паркуется транспортное средство, не находящееся в использовании. Это не всегда одна и та же база транспортной компании, так как часто и регулярно транспортные средства паркуются в помещениях клиента или даже в доме водителя. В таких случаях, помещения клиента или дом водителя являются операционными центрами, и детали должны быть включены в заявке "О"-лицензии.

Если оператор имеет операционные центры в нескольких различных местах в пределах той же самого региона или области, то необходима только одна лицензия "О".

5. ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРОЦЕДУРА - ТРЕБУЕМЫЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

Внутреннее лицензирование должно быть восстановлено в целях требования документального свидетельства по установлению нижеследующих фактов:

- отсутствие нарушений (в течение предыдущих пяти лет), что подвергало сомнению способность или честность заявителя к способности управления грузопотоком в рамках соблюдения закона
- техническая способность, доказанная фактом наличия Свидетельства о Профессиональной Компетентности, которая является предметом обсуждения данного дела
- финансовая способность управлять бизнесом, доказанная определенным наличным капиталом, в соответствии с внутренним законодательством
- тех.обслуживание (а) лицо, выполняющее это, (b), место, (c) имеющиеся мощности - персонал, (d)копии инспекционных форм к использованию, (e)копия письменного контракта на осуществление тех. Обслуживания, осуществляемого вне гаража.

6. КРИТЕРИИ ВЫДАЧИ ВСЕХ ЛИЦЕНЗИЙ КЛАССА "О"

В целях выдачи лицензий класса «О» (на внутреннем и международном уровне), заявитель должна соответствовать требованиям Уполномоченных Лицензируемых Органов по ряду ключевых пунктов:

- пригодность В присвоении пригодности на получение лицензии класса "О", Уполномоченные органы принимают во внимание все нарушения заявителя, его партнеров или директоров в течение предыдущих пяти лет, имеющие отношение к испытаниям, дефектному обслуживанию, превышению скорости, перегрузки, соблюдению водительского рабочего распорядка и т.д.

- Обслуживание: Уполномоченные органы должны быть убеждены, что транспортные средства будут сохранены в полной пригодности и в рабочем состоянии всегда, и что тех.обслуживанию не будет предвзятым при недостатке финансовых средств. Заявители могут иметь их собственные средства тех.обслуживания или могут вступить в контрактную договоренность с гаражом. Если ремонтник извне осуществляет тех. обслуживание, копии контракта на тех.обслуживание нужно послать в Уполномоченные органы вместе с заявкой. Система обслуживания должна включать чеки ежедневных текущих затрат, заключение осмотра на предмет безопасности транспортного средства, плановое обслуживание в рамках установленных временных промежутков и средства регистрации и устранения неисправностей. Данные по всей работе тех.обслуживания должны быть сохранены в течение по-крайней мере 18 месяцев. Оператор транспортного средства ответственен как за состояние транспортного средства / трейлера, так и за ведение учетности по тех.обслуживанию, не смотря на то, что тех.обслуживание осуществляется ремонтником извне, или когда транспортное средство или трейлер находятся в аренде.
- Операционный Центр: операционный центр должен быть подходящим для транспортных средств заявителя, имеется в виду такие параметры как его размер, местоположение и средства доступа. Уполномоченные органы вряд ли предоставят лицензию заявителю, который не обеспечивает достаточный уровень дополнительной парковки всех транспортных средств и трейлеров. В заявлении - анкете Заявитель должен предоставить детальные подробности по предполагаемым операционным центрам и количеству эксплуатируемых транспортных средств. Уполномоченные органы могут запросить дополнительную информацию от заявителя по предлагаемому операционному центру, а также заполнения заявителем дополнительных форм, если необходимо.
- распорядок дня Водителей и Правила Перегрузки : Уполномоченные органы должна быть уверены, что заявитель обладает надлежащим уровнем обеспечения и соблюдения распорядка дня водителя, а также гарантии того, что транспортные средства не перегружены.
- финансирование общее требование по отношению ко всем заявителям класса "О" - является то, что заявитель должен предоставить свидетельство, доказывающее его финансовую способность, достаточную, чтобы гарантировать, должное содержание транспортных средств в пригодном к эксплуатации состоянии, а также обеспечения подходящего операционного центра.
- Профессиональная Компетентность: Профессиональная компетентность может быть доказана путем:
 - получения Свидетельства о Профессиональной Компетентности (СПК), после сдачи ряда экзаменов от имени Министерства Транспорта и Коммуникаций
 - наличия свидетельства о профессиональной компетентности, выданной Государством - членом ОМС (MLA).

Необходимо отметить, что профессиональную компетентность присуща индивидуальному лицу. Компании не могут быть классифицированы как профессионально компетентные. Однако, компания должна нанять по крайней мере одного человека, обладающего СПК.

7. ВОЗРАЖЕНИЯ

Возражения против предоставления лицензии могут быть сделаны множеством организаций, признанными в рамках Законодательства, такие как Полиция, Министерство транспорта, Органы местной власти и других Официальных Групп. Возражение должно быть сделано в установленной законом форме. Возражающий может выступить против заявления только на том основании, что заявитель:

- не пригоден и не является профессионалом, чтобы обладать лицензией, со ссылкой к его действиям и нарушениям в течение прошлых пяти лет

- не сможет предпринять достаточные меры, чтобы вести учет за режимом работы водителей
- не сможет предпринять достаточные меры во обеспечение учета перегрузки транспортных средств
- не сможет поддерживать свои транспортные средства в пригодном к эксплуатации состоянии
- не имеет подходящий операционный центр
- предвзято относится к осуществлению тех.обслуживания при недостаточных финансовых ресурсах
- подает заявку на получение стандартной лицензии, и его финансовые ресурсы недостаточны, чтобы управлять данной деятельностью
- подает заявку на получение стандартной лицензии и не имеет, или не нанимает штат с необходимыми профессиональными квалификациями.

8. РЕШЕНИЯ И АППЕЛЯЦИИ

Как Уполномоченные органы получили первоначальную заявку и рассмотрели ее, существует множество возможных решений, которые могли бы быть предприняты. Уполномоченные органы могут:

- предоставить лицензию в соответствии с запросом
- предоставить лицензию частично, определяя количество транспортных средств в меньшем объеме, чем то, что просит заявитель, или определяя меньшие габариты транспортных средств
- предоставляют лицензию, но налагают особые условия. Это преимущественно применяется к экологическим условиям, которые могут быть определены по деятельности операционного центра, типа ограничений режима работы, количества припаркованных или ремонтируемых транспортных средств, подъездных путей для транспортных средств и т.д.
- отказ в предоставлении лицензии

Если заявитель или законный возражатель неудовлетворенны решением принятым Уполномоченным органом, он может апеллировать это решение .

- Как только произведена оплата и получена Отделом Дорожного Движения, будет выдана лицензия. Она включает данные держателя лицензии, номер лицензии, тип выпущенной лицензии, общее количество автомашин и трейлеров, специальные операционные центры, регистрационные номера или марки всех указанных автомашин.

9. ИЗМЕНЕНИЯ В ЛИЦЕНЗИИ

- Дополнительные или Замененные Транспортные средства: Если оператор желает добавить или заменять транспортные средства, зарегистрированные в лицензии, он должен делать специальное заявление в Уполномоченные органы Лицензирования для внесения учетных записей по замене.
- Замены в Профессионально Составе Компетентных лиц: Если компетентное лицо, указанный в лицензии класса "О" оставляет фирму или больше не может выполнять свои обязательства из-за физической неспособности или умственного неспособности, то в этой связи должны быть информированы Уполномоченные органы Лицензирования для того, чтобы предоставить достаточный период времени для оператора подобрать замену данному лицу.
- Изменения Типа Лицензии: Если оператор желает изменить тип лицензии, например, заменить стандартную лицензию на лицензию международного образца, необходимо заполнить соответствующую форму и послать ее на рассмотрение Уполномоченных органов Лицензирования. В Форме должны быть доказательства, что заявитель обладает профессиональной компетентностью в сфере

международных деятельности до момента предоставления международной лицензии

- Новые Операционные Центры: оператор, желающий изменять операционные центры или дополнить в дальнейшем этот центр, должен следовать правилам "основных замен". Необходимо заполнить основная форма данной замены, сообщая подробности нового предполагаемого центра. Это будет открытым к возражению со стороны соответствующих органов, установленных законодательством.
- иные Изменения: Уполномоченные органы Лицензирования должны также быть информированы относительно любого случая, угрожающего дальнейшему существованию лицензии. Это - смерть, или банкротство держателя лицензии класса "О", а также ликвидация или передача компании.

10. ПРОВЕРКА КАЧЕСТВА И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

- Непрерывное Лицензирование: Однажды выданная лицензия класса "О" останется в силе в течение времени, определенное государственным законодательством. Однако, в порядке соблюдения стандартов в сфере деятельности, Уполномоченные органы Лицензирования будут информированы относительно любых проступков(нарушений)и уместных наказаниях, вследствие чего предпринимается дисциплинарное наказание любого оператора, который больше не соответствует критериям качества. система лицензирования также предполагает, что оператор произведет соответствующие выплаты сборов, применяемые по отношению к транспортным средствам. Если оператор не в состоянии совершать необходимые платежи, лицензия будет отозвана.
- Проверка Деятельности Операционных Центров: Уполномоченным органам лицензирования предоставляется право осуществлять проверку на предмет пригодности соответствующих операционных центров. необходима ли проверка или нет – решается данными органами, хотя, если имеют место жалобы по работе операционного центра, вероятнее всего, что проверка будет осуществлена.
- Дисциплинарное Воздействия: Уполномоченные органы Лицензирования обладают широким спектром дисциплинарных полномочий, которые могут использоваться в любое время, в случае, если держатель лицензии не обеспечивает необходимые качественные критерии. Основные дисциплинарные воздействия (а) аннулирование (это означает, что держатель дисквалифицирован, (b) приостановка (это означает, что оператору запрещают работать в течение определенного периода времени), (c)сокращение (это взыскание позволяет уменьшать количество заявленных транспортных средств в соответствии с выданной лицензией).
- Нарушения максимальные размеры штрафов, налагаемые на оператора, нарушающего требования лицензирования по классу "О", должны быть определены в соответствии с Законодательством и Нормативными актами Государств.