



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2008/4
19 August 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто третья сессия

Женева, 29-31 октября 2008 года

Пункт 6 а) предварительной повестки дня

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

Предложение по глобальному многостороннему соглашению о международных
регулярных перевозках пассажиров городскими автобусами и автобусами
дальнего следования (ОМНИБУС)

Представлено Международным союзом автомобильного транспорта

На сто первой сессии Рабочей группы представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) предложил ввести новое международное соглашение, касающееся международных регулярных рейсов городских автобусов и автобусов дальнего следования. Такое соглашение способствовало бы облегчению передвижения людей, а также преодолению трудностей и устранению препятствий, с которыми приходится сталкиваться при пассажирских перевозках в международном сообщении. Рабочая группа, подчеркнув значимость подобного соглашения, все же сочла, что прежде всего необходимо провести более глубокий анализ этой проблемы, и просила МСАТ подготовить с помощью экспертов-добровольцев записку для следующей сессии (ECE/TRANS/SC.1/381, пункт 43). МСАТ подготовил прилагаемый ниже документ, который представляется Рабочей группе для рассмотрения на ее настоящей сто третьей сессии.

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ МСАТ
ПО ГЛОБАЛЬНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ
ГОРОДСКИМИ АВТОБУСАМИ И АВТОБУСАМИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ
(ОМНИБУС)**

ПОД ЭГИДОЙ ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ЕЭК ООН)

I. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. Европа и соседствующие с ней страны располагают разветвленной сетью, насчитывающей свыше 3 000 международных регулярных маршрутов, связывающих различные страны, регионы и города между собой. Они обеспечивают гибкие, надежные, безопасные и экологически чистые перевозки по приемлемой цене.
2. Несмотря на жесткую конкуренцию, международные регулярные рейсы городских автобусов и автобусов дальнего следования остаются предпочтительным средством передвижения для очень большого числа пассажиров, совершающих поездки по Европе и за ее пределы.
3. Городские автобусы и автобусы дальнего следования по существу являются не только наиболее безопасным видом автомобильного транспорта, но и самым экологически чистым из всех видов транспорта, что делает стимулирование использования пассажирских перевозок такими автобусами прекрасной альтернативой, открывающейся перед директивными органами на национальном и международном уровнях в плане повышения уровня безопасности дорожного движения и решения как задач, обусловленных глобальным изменением климата, так и других проблем экологического порядка и высокой загруженности дорог.
4. Вместе с тем, хотя процесс либерализации рынка пассажирских перевозок продолжается, все же еще довольно затруднительно - в рамках ныне действующих двусторонних соглашений, регулирующих обслуживание международных регулярных автобусных маршрутов, - получить требуемый пакет разрешений на осуществление международных регулярных рейсов, а бремя административных формальностей, связанных с прохождением заявки на получение разрешения, во многих случаях чрезмерно тяжелое.
5. Кроме того, хотя международные регулярные рейсы должны, как ожидается, осуществляться по жесткому графику и обеспечивать прибытие пассажиров в пункт

назначения в соответствии с расписанием, все же пересечение международных границ сопряжено с весьма длительным ожиданием, что обусловлено главным образом отсутствием приоритетного режима обслуживания этих рейсов.

6. Многостороннее же соглашение о международных регулярных автобусных маршрутах, как ожидается, позволит значительно облегчить осуществление таких рейсов за счет обеспечения согласованных и более справедливых правовых рамок, введения соответствующих контрольных документов и, в конечном итоге, установления надлежащих процедур обеспечения выполнения при одновременном снижении бремени административных формальностей, а также затрат, которые приходится нести как компетентным органам, так и операторам.

7. По указанным выше причинам в 2003 году Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) выступил с предложением о рассмотрении возможности разработки многостороннего соглашения о международных регулярных автобусных маршрутах в Европе, аналогичного Соглашению ИНТЕРБУС о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами.

8. Впоследствии это предложение неоднократно озвучивалось, например, на совместном Форуме ЕКМТ-МСАТ в Кортрейке в 2005 году, в ходе нынешних прений ЕС по вопросу о доступе к рынку автобусных перевозок в ЕС, а также на сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1), проходившей 16-18 октября 2007 года.

9. На последнем из вышеупомянутых совещаний SC.1, подчеркнув значимость подобного соглашения, все же сочла (документ ECE/TRANS/SC.1/381 от 11 декабря 2007 года), что прежде всего необходимо провести более глубокий анализ этой проблемы. Поэтому она просила МСАТ подготовить с помощью добровольцев из числа экспертов компетентных органов государств-членов ЕЭК ООН записку для следующей сессии.

II. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

10. В начале 2008 года Международный союз автомобильного транспорта провел консультации с представителями государств-членов ЕЭК ООН, выступающих в поддержку этой инициативы МСАТ, относительно наилучших путей выполнения просьбы SC.1. Было решено, что наиболее оптимальным подходом, обеспечивающим возможность приступить к предметным обсуждениям в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по автомобильному транспорту (SC.1), являлось бы непосредственное формулирование предложения по проекту соглашения.

11. Кроме того, на состоявшейся в Москве 5 марта 2008 года международной конференции по проблемам пассажирских автоперевозок данная идея, наряду с общими наметками такого соглашения, была впервые предложена вниманию 150 представителей деловых кругов и государственных структур, главным образом из стран СНГ. Прения показали достаточно высокую заинтересованность и поддержку со стороны многих профессиональных объединений и компетентных органов в регионе СНГ.

12. Как следствие, в апреле-июле 2008 года МСАТ совместно с несколькими десятками выступивших добровольцами объединений из числа его членов, представляющих государства, как являющиеся, так и не являющиеся членами ЕС, разработал предложение по потенциальному будущему международному соглашению о регулярных перевозках городскими автобусами и автобусами дальнего следования.

13. Свой вклад в эту работу в виде предложений и замечаний также внесли компетентные органы ряда государств-членов ЕЭК ООН, представляющих государства, как являющиеся, так и не являющиеся членами ЕС.

14. Процесс разработки проходил параллельно с ведущимися в ЕС прениями относительно пересмотра ныне действующих правил ЕС о доступе к профессиональной деятельности и доступе к рынку автобусных перевозок, итоги которых (в первом чтении) были по возможности учтены в рамках настоящего предложения.

15. То же самое касается и Соглашения ИНТЕРБУС о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами, достигнутого в результате переговоров между ЕС и группой третьих стран. Некоторые соответствующие положения Соглашения ИНТЕРБУС были заимствованы целиком или подкорректированы для целей предлагаемого текста.

16. Также были использованы отдельные элементы ныне действующих двусторонних соглашений.

17. Таким образом, в порядке учета необходимости удовлетворения растущего трансконтинентального спроса, настоящее предложение сочетает в себе элементы как двусторонних, многосторонних и общеевропейских (ЕС) правил, так и существующих международных и глобальных рамочных документов, например, Сводной резолюции ЕЭК ООН об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) от 30 апреля 2004 года, венских конвенций ЕЭК ООН о дорожном движении от 1949 и 1968 годов и Генерального соглашения ВТО о торговле услугами, подписанного в Марракеше 15 апреля 1994 года.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЕ МСАТ ПО ПРИОРИТЕТНЫМ ВОПРОСАМ, ПОДЛЕЖАЩИМ ОХВАТУ В РАМКАХ БУДУЩЕГО МЕЖДУНАРОДНОГО СОГЛАШЕНИЯ

18. По мнению МСАТ, в рамках будущего глобального многостороннего соглашения о международных регулярных автобусных маршрутах в первоочередном порядке должны охватываться следующие основные моменты:

- a) согласование формы разрешения и различных аспектов процедур прохождения заявок и выдачи разрешений;
- b) сокращение предшествующего выдаче разрешений периода проведения консультаций; для компетентных органов и оператора, подавшего заявку, такая процедура должна быть транспарентной, причем у оператора должна иметься возможность опротестовать принятое решение;
- c) согласование продолжительности действия двусторонних и транзитных разрешений; согласно практике ЕС, предлагается выдавать только одно разрешение, действительное в отношении всех поездок;
- d) упрощение и согласование процедур проведения контроля, а также повышение уровня безопасности и экологичности перевозок;
- e) предоставление городским автобусам и автобусам дальнего следования, осуществляющим международные регулярные рейсы, приоритетного режима на границах, с тем чтобы эти перевозки осуществлялись с соблюдением установленного графика;
- f) проверка проездных документов у пассажиров должна оставаться обязанностью компетентных органов.

19. К настоящей записке прилагаются предлагаемый текст глобального многостороннего соглашения о международных регулярных перевозках пассажиров городскими автобусами и автобусами дальнего следования (ОМНИБУС), включая административные процедуры применительно к выдаче разрешений и других соответствующих административных документов, а также краткий пояснительный меморандум по различным статьям.

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ МСАТ
ПО ГЛОБАЛЬНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ
О МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ
ГОРОДСКИМИ АВТОБУСАМИ И АВТОБУСАМИ
ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ (ОМНИБУС)**

[а также административным процедурам применительно к выдаче разрешений и других соответствующих административных документов]

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

[...]

ПРИЗНАВАЯ

существенный вклад:

- *Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) от 30 апреля 2004 года в дело упрощения и унификации правил и процедур автомобильных перевозок;*
- *Генерального соглашения о торговле услугами, подписанного в Марракеше 15 апреля 1994 года, в дело согласования правил торговли услугами;*

желательность упорядоченного развития и облегчения международных регулярных перевозок пассажиров и их багажа городскими автобусами и автобусами дальнего следования;

важность повышения уровня безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды;

важность обеспечения защиты интересов пассажиров в рамках международных автомобильных перевозок;

необходимость стандартизации административных процедур, касающихся выдачи разрешений на осуществление международных регулярных перевозок пассажиров городскими автобусами и автобусами дальнего следования, а также соответствующих административных документов;

[...]

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ГЛАВА I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения применяются следующие определения:

"городские автобусы и автобусы дальнего следования" (далее именуемые также "транспортные средства") означают автомобили - с прицепом для багажа или без него, - предназначенные в силу своей конструкции и оборудования для перевозки более девяти человек, включая водителя, и выделенные под использование с этой целью;

"разрешение" означает документ, дающий право использовать городской автобус или автобус дальнего следования на территории Договаривающейся стороны в рамках международных регулярных автомобильных перевозок пассажиров;

"предприятие" означает любое физическое лицо, любое юридическое лицо, преследующее или не преследующее коммерческие цели, любое объединение или группу лиц, не обладающее(ую) правосубъектностью, будь то коммерческого или иного характера, или же любой официальный орган, независимо от того, наделен ли он собственной правосубъектностью либо подчиняется органу власти, обладающему такой правосубъектностью, которые участвуют в перевозке пассажиров;

"перевозчик" ("оператор") означает предприятие, зарегистрированное на территории Договаривающейся стороны, которому в соответствии с действующими национальными законами и предписаниями разрешено осуществлять международные автомобильные пассажирские перевозки;

"автомобильная перевозка пассажиров" означает предлагаемую услугам населения или определенных категорий пользователей перевозку городскими автобусами или автобусами дальнего следования, осуществляемую за вознаграждение, выплачиваемое перевезенным лицом либо организатором перевозки;

"регулярные рейсы" означают рейсы, которые обеспечивают перевозку пассажиров и их багажа с заданной частотностью по конкретно указанным маршрутам, причем в ходе перевозки на заранее определенных остановках может производиться посадка или

высадка пассажиров. В отношении регулярных рейсов может предъявляться требование в виде соблюдения заранее определенного расписания.

Регулярные рейсы доступны для всех при условии, в соответствующих случаях, обязательного бронирования мест.

Никакое изменение эксплуатационных условий не должно сказываться на регулярном характере рейса.

Наличие промежуточных остановок для отдыха и opravки в транзитных странах, а также в странах отправления и назначения не изменяет характера рейса. Во время промежуточных остановок для отдыха и opravки ни посадки, ни высадки;

"специальные регулярные рейсы" означают рейсы, независимо от их организатора, которые обеспечивают перевозку отдельных категорий пассажиров и их багажа, исключая всех других пассажиров, когда такие рейсы осуществляются на условиях, указанных для регулярных рейсов.

Специальные регулярные рейсы включают:

- a) доставку рабочих от дома к месту их работы и обратно;
- b) доставку школьников и студентов к учебному заведению и обратно.

То обстоятельство, что специальные регулярные рейсы могут видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на их классификацию как регулярных рейсов;

"нерегулярные рейсы" означают рейсы, не подпадающие под определение регулярных рейсов либо специальных регулярных рейсов, и отличительной особенностью которых является прежде всего то обстоятельство, что они обеспечивают перевозку пассажиров, организованных в группы по инициативе клиента или самого перевозчика;

"перевозки за собственный счет" означают перевозки, осуществляемые предприятием без извлечения прибыли или в некоммерческих целях при условии, что:

- a) транспортная деятельность является лишь вспомогательным видом деятельности этого предприятия;

- b) используемые транспортные средства являются собственностью этого предприятия либо были куплены им в рассрочку, были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору аренды или лизинга, и управляются одним из сотрудников предприятия, самим предприятием (если под ним понимается физическое лицо) либо работником, нанятым предприятием или предоставленным в его распоряжение на договорной основе;

"международная перевозка" означает поездку на транспортном средстве из пункта отправления, находящегося на территории одной Договаривающейся стороны, в пункт назначения, находящийся на территории другой Договаривающейся стороны или в третьей стране, либо наоборот, а также порожний рейс указанного транспортного средства в связи с упомянутой выше поездкой;

автомобильная пассажирская перевозка называется "транзитной" в отношении определенной страны, если она производится через территорию этой страны и является частью перевозки, пункты отправления и назначения которой находятся в другой стране, и если на территории страны транзита без специального разрешения не производится ни высадка, ни посадка пассажиров;

"национальные автомобильные пассажирские перевозки, осуществляемые перевозчиками-нерезидентами" ("каботаж") означают автомобильные пассажирские перевозки, временно выполняемые перевозчиком-нерезидентом в принимающей Договаривающейся стороне на условиях аренды или на возмездной основе в ходе международного рейса, совершаемого в соответствии с положениями настоящего Соглашения;

"принимающая Договаривающаяся сторона" означает Договаривающуюся сторону, в которой действует перевозчик, в отличие от Договаривающейся стороны, в которой учрежден перевозчик;

"маятниковые перевозки" означают любые перевозки пассажиров с территории одной Договаривающейся стороны в другую Договаривающуюся сторону или третью страну и обратно на транспортном средстве, не зарегистрированном на территории одной из этих стран, причем вне зависимости от того, следует ли это транспортное средство в ходе поездки, совершаемой по обычному маршруту, через страну, в которой оно зарегистрировано;

"Договаривающиеся стороны" означают те подписавшие государства, которые изъявили согласие быть связанными настоящим Соглашением и для которых настоящее Соглашение вступило в силу и действует;

"компетентные органы" означают соответствующие органы, на которые Договаривающимися сторонами возложено выполнение задач настоящего Соглашения;

"санкционирующий орган" означает компетентный орган Договаривающейся стороны, на территории которой находится пункт отправления, которому подается заявка на получение разрешения и который выдает такое разрешение. Под местом отправления понимается "один из конечных пунктов перевозки".

[...]

Статья 2

Область применения

1. Настоящее Соглашение применяется:
 - a) к международным перевозкам пассажиров городскими автобусами и автобусами дальнего следования, совершающими регулярные рейсы:
 - i) осуществляемые между территориями двух Договаривающихся сторон и - если в ходе указанных перевозок возникает такая необходимость - транзитом через территорию другой Договаривающейся стороны; и
 - ii) выполняемые на условиях аренды или на возмездной основе транспортными предприятиями, учрежденными в Договаривающейся стороне в соответствии с ее законами и уполномоченными осуществлять перевозки посредством организации международных регулярных рейсов городских автобусов и автобусов дальнего следования; и
 - iii) с использованием городских автобусов и автобусов дальнего следования, зарегистрированных в той Договаривающейся стороне, где учреждено транспортное предприятие;
 - b) к порожним рейсам городских автобусов и автобусов дальнего следования в связи с такими перевозками.

2. Замена транспортного средства или прерывание процесса перевозки с использованием на части маршрута других видов транспорта не сказываются на применении настоящего Соглашения.
3. Допускаются каботажные транспортные операции, выполняемые перевозчиком-нерезидентом в принимающей Договаривающейся стороне в ходе международного регулярного рейса, осуществляемого в соответствии с положениями настоящего Соглашения, при условии, что каботаж не является основной целью такой перевозки, за исключением перевозок, обслуживающих потребности городского центра или городской агломерации либо осуществляемых между зоной сплошной городской застройки и прилегающими районами. Каботажные транспортные операции не должны выполняться обособленно от такого международного рейса.
4. Регулярные рейсы, осуществляемые из Договаривающейся стороны в страну, не относящуюся к числу Договаривающихся сторон, из последней или транзитом через ее территорию, производятся на основании разрешения в соответствии с двусторонним соглашением между Договаривающейся стороной и недоговаривающейся стороной и, когда это необходимо, недоговаривающейся стороной транзита.
5. Однако Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения стремятся к привязке, по мере возможности, положений их двусторонних соглашений с такими недоговаривающимися сторонами к положениям, документам и процедурам, определенным в настоящем Соглашении.
6. Из области применения настоящего Соглашения исключаются:
 - a) маятниковые перевозки;
 - b) междугородные международные перевозки в приграничных зонах [в пределах ... км].

[...]

Статья 3

Общие принципы

1. С соблюдением положений пункта 2 статьи [24]:

- a) не проводится никаких различий в зависимости от регистрации городских автобусов или автобусов дальнего следования, пунктов отправления, въезда, выезда или назначения, от гражданства водителей либо места учреждения транспортной компании;
- b) каждая Договаривающаяся сторона незамедлительно и безусловно распространяет на перевозчиков из всех других Договаривающихся сторон и на перевозки, охватываемые настоящим Соглашением, не менее благоприятный режим с точки зрения прав, законодательства и формальностей, нежели предоставляемый аналогичным перевозчикам любой другой страны.

2. В отношении любых мер, затрагивающих обслуживание перевозок, охватываемых настоящим Соглашением, Договаривающиеся стороны предоставляют перевозчикам из других Договаривающихся сторон не менее благоприятный режим, нежели распространяемый на аналогичных отечественных перевозчиков и аналогичные перевозки.

[...]

Статья 4

Транспарентность

1. Каждая Договаривающаяся сторона обнародует, посредством размещения на официальном вебсайте и не позднее даты их вступления в силу, законы, предписания, судебные решения и административные постановления по всем мерам реализации, касающимся перевозчиков и рейсов, охватываемых настоящим Соглашением.
2. К информации, о которой говорится в пункте 1 выше, относятся, в частности:
 - a) соответствующая информация по компетентным органам;
 - b) подробное описание подлежащих соблюдению процедур и формальностей, включая указание возможных механизмов обжалования спорных решений;
 - c) подлежащие представлению и заполнению необходимые документы и формуляры;

- d) а также сведения о вступлении в силу будущих изменений, которые оперативно и по крайней мере ежегодно сообщаются на одном из официальных языков ЕЭК ООН соответствующему Административному комитету, указанному в статье [22] настоящего Соглашения.

3. Каждая Договаривающаяся сторона оперативно удовлетворяет все конкретные запросы на информацию в отношении любой соответствующей меры по обеспечению выполнения, исходящие от любой другой Договаривающейся стороны или Административного комитета.

4. Каждая Договаривающаяся сторона также учреждает один или несколько центров информационной поддержки, отвечающих за снабжение транспортных перевозчиков из других Договаривающихся сторон конкретной запрошенной информацией по мерам реализации, охватываемым настоящим Соглашением.

5. Каждая Договаривающаяся сторона может уведомить Административный комитет о любых мерах, принимаемых любой другой Договаривающейся стороной, которые, по ее мнению, негативно сказываются на действии настоящего Соглашения.

6. Через один год после вступления в силу настоящего Соглашения Договаривающиеся стороны сообщают Административному комитету и секретариату ЕЭК ООН перечень всех международных маршрутов, обслуживаемых в рамках настоящего Соглашения, а также названия/фамилии держателей лицензии, перевозчиков, выполняющих рейсы, и названия пунктов остановки, указанных в разрешении.

7. На базе этой информации, обновляемой Договаривающимися сторонами на ежегодной основе, Административный комитет при поддержке секретариата ЕЭК ООН подготавливает и размещает в сети Интернет перечень для его использования компетентными органами и всеми категориями пассажиров.

[...]

ГЛАВА II

ДОСТУП К РЫНКУ И РАЗРЕШЕНИЯ

Статья 5

Принципы

1. Международные регулярные рейсы производятся на основании разрешения. Разрешение, выдаваемое компетентным санкционирующим органом, соответствует образцу, приводимому в приложении [2], и действительно в отношении всех поездок.
2. Не требуется разрешения в отношении осуществления регулярных специальных рейсов, если они являются предметом договора, заключенного между организатором и перевозчиком. Также не требуется разрешения в отношении порожних рейсов транспортных средств в связи с регулярными специальными перевозками.
3. Осуществление перевозки между двумя пунктами, расположенными на территории одной и той же Договаривающейся стороны, перевозчиками, учрежденными на территории другой Договаривающейся стороны (каботаж), разрешается по настоящему Соглашению на условиях, оговоренных в статье [13], а также если собственно каботажная перевозка не является основной целью совершаемого рейса [не более 25% вместимости салона транспортного средства].

[...]

Статья 6

Процедура подачи заявки на получение разрешения и выдачи разрешения

1. Разрешение на осуществление международных регулярных рейсов выдается санкционирующим органом по согласованию с властями всех Договаривающихся сторон, на территории которых посадка или высадка пассажиров.
2. Международные регулярные рейсы могут обслуживаться только транспортными предприятиями страны отправления или назначения международной регулярной перевозки. Посадка или высадка пассажиров допускается в странах отправления и назначения, а также в странах транзита.

3. Компетентные органы Договаривающихся сторон отправления и назначения международной регулярной перевозки могут принимать меры по облегчению сотрудничества между транспортными компаниями стран отправления, назначения и/или транзита. Однако решение о фактическом распределении между участвующими перевозчиками объема обслуживаемых перевозок оставляется на усмотрение самих перевозчиков.

4. При подаче новой заявки от иного оператора на обслуживание уже существующего международного регулярного маршрута или в случае поступления одновременно нескольких заявок на обслуживание одного и того же международного регулярного маршрута компетентный санкционирующий орган вправе скорректировать соответствующим образом расписания движения либо, при необходимости, объявить публичные торги в соответствии с национальными правилами, применимыми к таким случаям.

[...]

Статья 7

Характер разрешения

1. Разрешения выдаются на имя перевозчика. Они не могут переуступаться последним третьим сторонам.

2. Однако получивший разрешение перевозчик может, с согласия санкционирующего органа, задействовать для обслуживания рейсов субподрядчика. В этом случае в разрешении указывается название последнего предприятия и оговаривается его роль как субподрядчика. Субподрядчик должен отвечать условиям, изложенным в пункте 4 статьи [1].

3. В случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, разрешение выдается на имя всех таких предприятий. Оригинал разрешения передается головному предприятию, а остальным предоставляются копии. В разрешении указываются названия всех предприятий.

4. Срок действия разрешения не превышает 5 лет. По просьбе подателя заявки или по взаимному согласию всех компетентных органов государств, на территории которых происходит посадка, высадка или транзитное следование пассажиров, этот срок может составлять меньший период времени.

5. Если их законодательство не позволяет им выдавать разрешения на срок более одного года, Договаривающиеся стороны должны рассматривать возможность принятия таких мер, чтобы перевозчики были уверены в том, что выданные им разрешения будут продлены по крайней мере четыре раза с учетом того, что - независимо от срока действия разрешения - ничто не мешает аннулировать его в случае несоблюдения условий, на которых оно было предоставлено.

6. В каждом разрешении указывается следующее:

- a) тип перевозки;
- b) маршрут перевозки с указанием, в частности, места отправления и места назначения, пунктов пересечения границы, остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров, а в случае специальных регулярных рейсов - категория лиц, допущенных к перевозке, и их пункты назначения;
- c) период осуществления перевозки;
- d) частота рейсов;
- e) остановки и расписание;
- f) наименование(я) (фамилия(и)) транспортного(ых) оператора(ов), а при необходимости - субподрядчиков;
- g) особые условия (если таковые предусмотрены);
- h) срок действия разрешения.

7. Разрешения наделяют их держателей правом осуществлять международные регулярные рейсы, в отношении которых им выдано разрешение, в соответствии с пунктом 3 выше на территориях всех Договаривающихся сторон, по которым проходят маршруты перевозки.

[...]

Статья 8

Процедура получения разрешения

1. Для цели настоящего Соглашения заявка на получение разрешения направляется транспортным оператором компетентному органу Договаривающейся стороны, на территории которой находится пункт отправления (далее именуется "санкционирующий орган"). Под местом отправления понимается "один из конечных пунктов перевозки".
2. В случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, соответствующая заявка подается головным предприятием.
3. Заявки должны соответствовать образцу, приводимому в приложении [1].
4. Транспортные операторы заполняют бланк заявки и предоставляют любую дополнительную информацию, которую они считают целесообразной либо которая запрашивается санкционирующим органом, в частности свидетельство того, что заявителю разрешено заниматься перевозками в виде осуществления международных регулярных автобусных рейсов, а также график движения, позволяющий контролировать соблюдение международных или, в соответствующих случаях, национальных правил в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей.
5. При необходимости и до выдачи разрешения компетентный орган может провести проверку помещений предприятия с целью удостовериться, что оно в действительности отвечает соответствующим положениям в отношении допуска к профессиональной деятельности.
6. Разрешения выдаются по согласованию с властями всех Договаривающихся сторон, на территории которых посадка или высадка пассажиров. По получении заявки санкционирующий орган препровождает компетентным органам Договаривающихся сторон, на территории которых посадка или высадка пассажиров либо территория которых пересекается транзитом без посадки или высадки пассажиров, копию заявки с приложением копий любых других соответствующих документов, а также их оценкой.
7. Компетентные органы Договаривающихся сторон, чье согласие было запрошено, в течение двух месяцев уведомляют санкционирующий орган об их решении по заявке. Данный срок исчисляется с даты получения запроса на дачу заключения, которая проставлена на расписке о получении. Если решение компетентных органов государств-

членов, чье согласие было запрошено, является отрицательным, то оно должно быть надлежащим образом обосновано. Если санкционирующий орган не получает ответа в течение двух месяцев, то запрошенные компетентные органы считаются давшими свое согласие и санкционирующий орган может выдать разрешение.

8. Власти государств-членов, территория которых пересекается без посадки или высадки пассажиров, в течение двух месяцев могут довести до сведения санкционирующего органа свои замечания.

9. Санкционирующий орган принимает решение по заявке оператора в течение трех месяцев с даты ее представления.

10. Разрешение не выдается, если:

- a) заявитель не в состоянии обеспечить предоставление услуг, являющихся предметом заявки, при его уровне технической оснащённости;
- b) в прошлом заявитель либо перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдали норм национального или международного законодательства в области автомобильных перевозок, в частности условий и требований, касающихся разрешений на осуществление международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, либо совершали серьезные нарушения законодательства, регулирующего безопасность дорожного движения, в частности что касается международных или - в соответствующих случаях - национальных правил применительно к транспортным средствам, а также в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей;
- c) заявитель либо перевозчики, с которыми у него заключен субподрядный договор или к услугам которых он прибегает в случае предприятий, создавших объединение с целью осуществления регулярных перевозок, не соблюдают национальные правовые требования в отношении страхования ответственности за ущерб, нанесенный третьей стороне, пассажирам, водителю или транспортному средству. Допускается приостановление действия разрешения или даже его изъятие в любой момент, если перевозчик(и) не соблюдает(ют) национальные требования в отношении страхования;

- d) в случае заявки на возобновление разрешения не были выполнены оговоренные условия выдачи разрешения;
- e) Договаривающаяся сторона на основе обстоятельного анализа принимает решение о том, что основная цель рейсов не заключается в перевозке пассажиров между пунктами остановки, находящимися в различных Договаривающихся сторонах.

[...]

11. Тот факт, что цены, предлагаемые перевозчиком, являются более высокими/низкими по сравнению с предлагаемыми другими перевозчиками, либо то обстоятельство, что маршрут, о котором идет речь, уже обслуживается другими перевозчиками, само по себе не служит достаточным основанием для отклонения заявки.

12. Компетентные органы всех Договаривающихся сторон, задействуемые в рамках процедуры достижения договоренности, предусмотренной в пункте 4 выше, могут отказать в удовлетворении заявок исключительно по причинам, оговоренным в настоящем Соглашении.

13. По завершении процедуры, изложенной в настоящей статье, санкционирующий орган выдает разрешение либо официально отказывает в удовлетворении заявки.

14. В решении с отказом удовлетворить заявку указываются основания для его вынесения.

15. Договаривающиеся стороны обеспечивают транспортным предприятиям возможность на представительство интересов в случае отказа в удовлетворении их заявки.

16. Санкционирующий орган информирует о своем решении все компетентные органы, чье согласие было запрошено, путем направления им копии любого разрешения.

17. Если указанная в настоящей статье процедура достижения согласия не позволяет санкционирующему органу принять решение по заявке, то данный вопрос может передаваться Административному комитету для ознакомления и, при необходимости, принятия других мер в пределах сферы его компетенции.

[...]

Статья 9

Возобновление и изменение разрешения

1. Положения вышеприведенной статьи [8] применяются *mutatis mutandis* к заявкам на возобновление разрешений или на изменение условий, на которых должны осуществляться перевозки, подлежащие разрешению.
2. В случае незначительных изменений эксплуатационных условий, например, корректировки расписаний, санкционирующему органу необходимо лишь предоставить информацию, о которой идет речь, компетентному органу других соответствующих Договаривающихся сторон.
3. Соответствующие Договаривающиеся стороны могут прийти к договоренности относительно того, чтобы санкционирующий орган самостоятельно принимал решения об изменении условий, на которых осуществляется перевозка.

[...]

Статья 10

Истечение срока действия разрешения

1. Разрешение на осуществление регулярной перевозки истекает по завершении срока его действия либо через три месяца после получения санкционирующим органом уведомления от держателя разрешения о его намерении отказаться от обслуживания рейса. В таком уведомлении должным образом излагаются соответствующие мотивы.
2. В случаях, когда спроса на ту или иную перевозку больше не существует, предусмотренный в пункте 1 период получения уведомления от держателя разрешения сокращается до одного месяца.
3. Санкционирующий орган информирует компетентные органы других соответствующих Договаривающихся сторон об истечении срока действия разрешения.
4. Держатель разрешения заблаговременно (за месяц) уведомляет пользователей соответствующей услуги о его отказе от ее предоставления посредством размещения объявления в прессе.

[...]

ГЛАВА III

ПРАВА И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Статья 11

Меры контроля

1. Компетентным органам соответствующих Договаривающихся сторон разрешается применять меры контроля, предписанные настоящим Соглашением, другими международными конвенциями и их национальным законодательством, регулирующим автомобильные перевозки.
2. Для цели настоящего Соглашения контрольными документами считаются следующие:
 - a) в случае регулярных рейсов - разрешение, упомянутое в статье [5.1] выше (оригинал или его заверенная копия);
 - b) в случае регулярных специальных рейсов, осуществляемых по договору - договор, упомянутый в статье [5.2] выше (оригинал или его заверенная копия);
 - c) список пассажиров (пассажирский лист поездки) по образцу, приводимому в приложении [3], который должен находиться на борту транспортного средства, выполняющего регулярные рейсы в соответствии с положениями настоящего Соглашения;
 - d) проездной документ (билет), упоминаемый в статье [12.4] ниже.
3. Контролеры (Договаривающейся стороны учреждения перевозчика) наделены следующими полномочиями:
 - a) проверять журналы учета и иную документацию, включая контрольные документы, касающуюся работы транспортного предприятия;
 - b) снимать копии с журналов учета и технической документации или делать из них выписки;
 - c) получать доступ ко всем помещениям, площадкам и транспортным средствам предприятия;

- d) требовать предоставления любых сведений, содержащихся в журналах учета, различной документации или базах данных.

[...]

Статья 12

Обязательства перевозчиков

1. Кроме случая форс-мажорных обстоятельств оператор, обслуживающий регулярные рейсы, вплоть до момента истечения срока действия разрешения принимает все меры, призванные гарантировать осуществление перевозок, соответствующих стандартам в отношении бесперебойности, регулярности и объема, а также отвечающих иным условиям, установленным компетентными органами в соответствии со статьей [7.3].
2. Перевозчик обнародует маршрут следования, остановки, расписание, тарифы и условия перевозки таким образом, чтобы все пользователи имели возможность беспрепятственно ознакомиться с данной информацией.
3. У соответствующих Договаривающихся сторон должна иметься возможность - по взаимной договоренности и при согласовании с держателем разрешения - вносить изменения в условия, регламентирующие осуществление регулярных перевозок.
4. Перевозчики, осуществляющие регулярные рейсы, за исключением регулярных специальных рейсов, выписывают индивидуальные или коллективные проездные билеты, на которых указывается следующее:
 - a) пункты отправления и назначения и, в соответствующих случаях, обратный рейс;
 - b) срок действия билета и, при необходимости, дата и время отправления;
 - c) стоимость проезда.
5. Проездной билет предъявляется по требованию любого уполномоченного контролера.

6. Перевозчики, осуществляющие регулярные рейсы, включая регулярные специальные рейсы, составляют на каждый рейс список пассажиров (пассажирский лист поездки) с указанием фамилий, а также пунктов отправления и назначения всех пассажиров. Пассажирский лист поездки должен соответствовать образцу, приводимому в приложении [3] к настоящему Соглашению, и предъявляется по требованию любого уполномоченного контролера.
7. Контрольные документы, указанные в статье [11.2], или их заверенные копии должны находиться на борту транспортного средства и предъявляться по требованию любого уполномоченного контролера.
8. Заверенные копии, выданные компетентными органами Договаривающихся сторон, должны соответствовать образцам, приводимым в приложениях к настоящему Соглашению, с пометкой "заверенная копия".
9. Перевозчики, эксплуатирующие городские автобусы и автобусы дальнего следования в международном пассажирском сообщении, не должны чинить препятствий проведению любых инспекций, призванных обеспечить правильное осуществление перевозок, особенно что касается продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, а также безопасности дорожного движения.

[...]

Статья 13

Условия, применимые к каботажным перевозкам, осуществляемым в рамках международного регулярного сообщения

1. Каботажные перевозки, определение которых содержится в статье [1], выполняются с соблюдением законов, правил и административных предписаний, действующих в принимающей Договаривающейся стороне в отношении следующих аспектов:
 - a) условия, регулирующие заключение договора на перевозку;
 - b) вес и габариты дорожных транспортных средств.
2. Такой вес и такие габариты могут, в соответствующих случаях, превышать нормативы, применяемые в Договаривающейся стороне учреждения перевозчика, однако они ни при каких обстоятельствах не должны превышать предельных значений,

установленных принимающим государством-членом в отношении движения транспорта, либо отступать от характеристик, указанных в свидетельстве о соответствии.

- a) требования, касающиеся перевозки определенных категорий пассажиров, например, школьников, детей и лиц с ограниченной способностью к передвижению;
- b) международные, европейские (Европейское сообщество) и/или, если это уместно, национальные правила в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей;
- c) НДС (налог на добавленную стоимость) либо налог с оборота применительно к перевозкам.

3. Технические стандарты в отношении конструкции и оборудования, которым должны отвечать транспортные средства, используемые для выполнения каботажных перевозок, соответствуют указанным в статье [14] ниже.

В целях эффективного предотвращения любой явной или скрытой дискриминации национальные законы, правила и административные предписания, указанные в пункте 1 выше, применяются Договаривающейся стороной к перевозчикам из числа нерезидентов на тех же условиях, что и к собственным перевозчикам.

[...]

ГЛАВА IV

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Статья 14

Технические условия, касающиеся транспортных средств

1. С соблюдением положений пункта 4 статьи [24] технические условия, касающиеся городских автобусов и автобусов дальнего следования, используемых для выполнения международных регулярных рейсов, охватываемых настоящим Соглашением, должны отвечать положениям конвенций ЕЭК ООН о дорожном движении от 19 сентября 1949 года или от 8 ноября 1968 года.

2. Договаривающиеся стороны могут проводить выборочные инспекции в порядке обеспечения поддержания городских автобусов и автобусов дальнего следования в таком состоянии, чтобы они могли быть признаны инспекционными органами пригодными к эксплуатации на дорогах, особенно с точки зрения аспектов безопасности и экологичности, указанных в приложении 5 к настоящему Соглашению.

3. Такие выборочные инспекции проводятся исключительно на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

[...]

ГЛАВА V

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 15

Качество обслуживания и комфортность

1. С учетом международных стандартов в отношении качества обслуживания и комфортности транспортных средств перевозчики, совместно обслуживающие один и тот же регулярный рейс:
 - a) принимают меры к тому, чтобы выделяемые на этот рейс городские автобусы и автобусы дальнего следования обеспечивали пассажирам сопоставимое качество обслуживания и уровень комфортности транспортных средств;
 - b) руководствуются правилами обеспечения сопоставимого качества обслуживания и уровня комфортности транспортных средств.
2. Санкционирующий орган может запрашивать у перевозчиков информацию по пункту 1 выше.
3. Санкционирующий орган может рекомендовать и/или предписывать перевозчикам, обслуживающим международные регулярные маршруты, соблюдать требования уже существующих международных систем обеспечения качества и комфортности. В таких случаях он соответствующим образом информирует Административный комитет.

4. Пассажирские терминалы, где производится посадка или высадка пассажиров в ходе международного регулярного рейса, выполняемого с соблюдением положений настоящего Соглашения, должны обеспечивать необходимые водителям и пассажирам удобства, включая наличие санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и принятия пищи и надлежащих средств связи.

5. На терминалах должно быть предусмотрено соответствующее оборудование, позволяющее операторам организовать продажу билетов.

[...]

Статья 16

Облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям

1. Договаривающимся сторонам следует стремиться к облегчению процедур выдачи виз профессиональным водителям, предлагающим услуги, охватываемые настоящим Соглашением, в соответствии с оптимальной национальной практикой, применяемой к лицам, обращающимся за визами, и национальными иммиграционными правилами, а также в соответствии с их международными обязательствами.

2. Договаривающиеся стороны соглашаются регулярно обмениваться информацией об оптимальной практике в области облегчения процедур выдачи виз профессиональным водителям.

[...]

Статья 17

Таможенные и другие соответствующие положения о налогообложении

1. Городские автобусы и автобусы дальнего следования, задействованные при осуществлении перевозок в соответствии с положениями настоящего Соглашения, освобождаются от всех налогов и пошлин на транспортные средства, взимаемых с водителей/операторов или владельцев транспортных средств, а также от всех специальных налогов или сборов, взимаемых за перевозки, осуществляемые на территории других Договаривающихся сторон.

2. Городские автобусы и автобусы дальнего следования не освобождаются от уплаты налогов и пошлин на моторное топливо, НДС на перевозки, дорожных пошлин и сборов, взимаемых за пользование инфраструктурой.
3. Договаривающиеся стороны принимают меры к тому, чтобы исключить возможность одновременного взимания пошлин и любых иных сборов за пользование одним и тем же участком дороги. Вместе с тем, Договаривающиеся стороны могут также требовать уплаты пошлин на тех сетях, где взимаются сборы за пользование мостами, туннелями и горными перевалами.
4. Топливо для городских автобусов и автобусов дальнего следования, находящееся в топливных баках, установленных изготовителем для этой цели, и в любом случае в объеме не более 600 литров, а также смазочные материалы, находящиеся на борту городских автобусов и автобусов дальнего следования и предназначенные исключительно для обеспечения их нормального функционирования, освобождаются от ввозных пошлин и любых иных налогов и обложений, предусмотренных в других Договаривающихся сторонах.
5. Ввозимые запасные части и инструменты для ремонта городского автобуса или автобуса дальнего следования, поломавшегося в процессе регулярной автомобильной перевозки, освобождаются от уплаты таможенной пошлины, а также от любых налогов или сборов при ввозе на территорию другой Договаривающейся стороны на условиях, изложенных в ее предписаниях, касающихся временного допущения таких изделий. Замененные детали подлежат реэкспорту или уничтожению под контролем компетентного таможенного органа другой Договаривающейся стороны.

[...]

Статья 18

Пункты пересечения границ

В целях обеспечения упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в пунктах пересечения границ Договаривающиеся стороны по возможности соблюдают нижеследующие минимальные требования, предъявляемые к пунктам пересечения границ, открытых для международных пассажирских перевозок:

- а) наличие сооружений и технических средств, позволяющих государствам, имеющим общую границу, круглосуточно проводить совместный контроль (по методу одной остановки), когда это оправдано потребностями перевозки и соответствует правилам дорожного движения;

- b) разделение полос движения для различных типов транспортных средств с обеих сторон границы с целью предоставления приоритета городским автобусам и автобусам дальнего следования, осуществляющим регулярные рейсы;
- c) наличие надлежащих мест для стоянки;
- d) наличие необходимых санитарно-гигиенических объектов, мест для принятия пищи и надлежащих средств связи для водителей и пассажиров.

[...]

Статья 19

Механизм представления докладов

В связи со статьями [15], [16], [17] и [18] настоящего Соглашения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) один раз в два года проводит среди Договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области повышения уровня комфортности и облегчения перевозок в их странах.

[...]

ГЛАВА VI

ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

Статья 20

Санкции и взаимная помощь

1. Компетентный орган Договаривающейся стороны, выдавший разрешение, изымает разрешение, предусмотренное в статье [5.1], в случаях, когда держатель:
 - a) не отвечает больше условиям, изложенным в статье [1.4];
 - b) не удовлетворяет больше национальным предписаниям в отношении страхового покрытия;

- c) предоставил неточную информацию касательно данных, требуемых для выдачи разрешения;
- d) в частности, по требованию Договаривающейся стороны, где учрежден перевозчик.

2. Этот орган незамедлительно информирует компетентные органы соответствующих Договаривающихся сторон.

3. Компетентные органы Договаривающихся сторон вводят систему санкций за нарушение настоящего Соглашения на основе перечня наиболее серьезных нарушений, приводимого в приложении [4], а также перечня серьезных нарушений, подлежащего разработке Административным комитетом не позднее чем через два года после вступления в силу настоящего Соглашения. Такие санкции должны быть эффективными, соразмерными и оказывающими сдерживающее воздействие.

4. В случае совершения перевозчиком наиболее серьезных либо серьезных нарушений правил осуществления автомобильных перевозок, в особенности касающихся продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, а также безопасности дорожного движения, компетентные органы Договаривающихся сторон, где учрежден транспортный оператор, принимают соответствующие меры во избежание повторения таких нарушений.

5. В случае совершения на территории любой Договаривающейся стороны одного из наиболее серьезных нарушений, оговоренных в приложении [4] к настоящему Соглашению, такие меры могут включать временное или окончательное изъятие разрешения. При совершении перевозчиком, с которым у оператора заключен субподрядный договор, нарушений, относящихся к разряду наиболее серьезных и могущих повлечь за собой приостановление действия/изъятие разрешения, действие разрешения приостанавливается до тех пор, пока оператор не заменит перевозчика. В этом случае являющийся держателем разрешения оператор получает последнее предупреждение, чреватое - при совершении одним из его субподрядчиков второго подобного нарушения - изъятием разрешения на обслуживание этого международного регулярного маршрута.

6. Административный комитет информируется о таких мерах.

7. Договаривающиеся стороны гарантируют право транспортного оператора на обжалование налагаемых административных санкций.

8. Договаривающиеся стороны оказывают друг другу помощь в деле обеспечения выполнения положений настоящего Соглашения.

[...]

Статья 21

Преследование за нарушения принимающей Договаривающейся стороной

1. Если компетентному органу той или иной Договаривающейся стороны становится известным о серьезном нарушении положений настоящего Соглашения либо законодательства, регулирующего автомобильные перевозки (особенно что касается правил применительно к транспортным средствам, а также в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей, равно как предоставления без разрешения сопутствующих или временных услуг), которое может быть приписано перевозчику из другой Договаривающейся стороны, то Договаривающаяся сторона, на территории которой установлен факт нарушения, в возможно кратчайшие сроки, но не позднее чем через месяц с момента выявления нарушения препровождает компетентным органам Договаривающейся стороны учреждения перевозчика следующую информацию:

- a) описание нарушения с указанием даты и времени его совершения;
- b) категория, тип и степень серьезности нарушения;
- c) наложенные санкции и приведенные в исполнение меры наказания.

2. Компетентные органы принимающей Договаривающейся стороны могут ходатайствовать перед компетентными органами Договаривающейся стороны учреждения перевозчика о наложении административных санкций в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

3. Не исключая вероятности преследования в уголовном порядке, принимающая Договаривающаяся сторона может налагать санкции на операторов из числа нерезидентов, которые совершили нарушения настоящего Соглашения или национальных правил перевозки. Такие санкции налагаются на недискриминационной основе и могут, среди

прочего, предусматривать предупреждение и/или - в случае серьезного нарушения - временный либо бессрочный запрет на осуществление перевозок по территории принимающей Договаривающейся стороны, где было совершено нарушение.

4. Договаривающиеся стороны обеспечивают перевозчикам возможность, после исчерпания всех других мер защиты, обращения в судебные инстанции для обжалования любых налагаемых на них административных санкций.

[...]

Статья 22

Административный комитет

Учреждается Административный комитет в составе всех Договаривающихся сторон. Его состав, функции и правила процедуры приводятся в приложении 6.

[...]

Статья 23

Переходное положение

Разрешения на осуществление перевозок, имеющиеся на дату вступления в силу настоящего Соглашения, остаются действительными до истечения срока их действия в отношении перевозок, требующих получения разрешения.

[...]

Статья 24

Соглашения между Договаривающимися сторонами

1. Положения настоящего Соглашения заменяют соответствующие положения двусторонних соглашений, заключенных между Договаривающимися сторонами.

2. Никакое из положений настоящего Соглашения не исключает права Договаривающихся сторон, образующих таможенные или экономические союзы, вводить особое законодательство, регулирующее осуществление регулярных перевозок, берущих начало или завершающихся на их территории и, при необходимости, выполняемых

транзитом через их территорию, при условии, что такое законодательство не ограничивает возможностей, предусматриваемых настоящим Соглашением.

3. Договаривающиеся стороны информируют Административный комитет о любых положениях, принятых на основании пункта 2 выше.
4. Положения настоящего Соглашения не препятствуют применению мер контроля и ограничений, вытекающих из национальных или международных предписаний:
 - a) касающихся, в частности, дорожного движения и работы экипажей транспортных средств, производящих автомобильные перевозки;
 - b) продиктованных соображениями морали и общественной безопасности, гигиены и общественного здравоохранения, либо требованиями ветеринарного или фитосанитарного контроля, равно как не препятствуют взиманию сумм задолженности, обусловленной принудительным применением таких мер.

[...]

Статья 25

Представление докладов

1. К 31 января каждого года Договаривающиеся стороны сообщают Административному комитету сведения о количестве разрешений на осуществление международных регулярных рейсов, охватываемых настоящим Соглашением, и об общем количестве разрешений на осуществление регулярных перевозок, действительных на конец отчетного периода, а также информацию, запрошенную по статье [4.5]. Эта информация предоставляется в разбивке по каждой стране назначения регулярной перевозки.
2. Административный комитет обнародует такую информацию.

[...]

Статья 26

Урегулирование споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения по возможности разрешается путем переговоров между ними либо другими средствами урегулирования.
2. При невозможности достичь договоренность относительно урегулирования спора в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, конкретные Договаривающиеся стороны могут передать дело в арбитражный суд. Каждая Договаривающаяся сторона в споре назначает арбитра. Административный комитет самостоятельно назначает председателя арбитражного суда.
3. Решения арбитражной инстанции принимаются большинством голосов.
4. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2 выше, имеет обязательную силу для спорящих Сторон.
5. Арбитражный суд устанавливает свои собственные правила процедуры.
6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими Сторонами относительно толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из Сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.
7. Ни одно из положений настоящего Соглашения не исключает права тех Договаривающихся сторон в споре, которые являются также участниками Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС), обращаться в предусмотренный в рамках ГАТС Орган по урегулированию споров (ОУС), если по крайней мере одна из этих Сторон отказывается задействовать вышеупомянутый арбитражный механизм.

[...]

Статья 27

Приложения

1. Приложения к настоящему Соглашению являются его неотъемлемой частью.
2. Новые приложения могут быть включены в настоящее Соглашение в соответствии с процедурой, изложенной в статье [33] ниже.

[...]

ГЛАВА VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 28

Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящее Соглашение, которое сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыто для подписания с [...] и остается открытым для подписания до его вступления в силу. После этого оно открыто для присоединения.
2. Все государства-члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного уголовного суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем:
 - a) подписания его без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
 - b) сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после подписания его при условии ратификации, принятия или утверждения; либо
 - c) сдачи на хранение документа о присоединении.
3. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения одновременно со всеми их государствами-членами или в любое время после

того, как все их государства-члены станут Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения. Однако эти союзы не имеют права голоса.

4. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

[...]

Статья 29

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу на девяностый день после того, как пять стран или организаций региональной экономической интеграции, указанных в статье [28] настоящего Соглашения, сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. Для любого государства или любой организации экономической интеграции, которое (которая) ратифицирует Соглашение или присоединяется к нему после того, как пять стран сдали на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящее Соглашение вступает в силу на двадцать четвертый день после того, как указанное государство или указанная организация сдало (сдала) на хранение свой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Обретая статус Договаривающейся стороны, каждая организация региональной экономической интеграции обязана указать применительно к сферам деятельности, относящимся к ее компетенции, делегированы ли ее государствами-членами какие либо полномочия в областях, охватываемых настоящим Соглашением, включая полномочия, ограничивающие возможность принятия решений в этой связи.

4. Организации региональной экономической интеграции прекращают быть Договаривающимися сторонами при утрате ими полномочий, делегированных им в соответствии с предыдущим подпунктом настоящего пункта, и должным образом информируют об этом Генерального секретаря.

[...]

Статья 30

Денонсация

1. Любая Договаривающаяся сторона может выйти из настоящего Соглашения путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня получения Генеральным секретарем уведомления о денонсации.
3. Любое государство, входящее в состав той или иной организации региональной экономической интеграции, которое перестает быть участником этой организации, одновременно также перестает быть Договаривающейся стороной Соглашения.

[...]

Статья 31

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Соглашения число Договаривающихся сторон окажется вследствие денонсации менее пяти, то Соглашение теряет силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций.

[...]

Статья 32

Оговорки

Никакие оговорки к настоящему Соглашению не допускаются.

[...]

Статья 33

Поправки

1. После вступления в силу настоящего Соглашения в него могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.
2. Любое предложение по поправке к настоящему Соглашению, внесенное той или иной Договаривающейся стороной, препровождается Административному комитету для рассмотрения и принятия решения.
3. Стороны настоящего Соглашения прилагают все возможные усилия для достижения общего согласия. Предложение по поправке, принятое путем выражения общего согласия, препровождается секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций Генеральному секретарю, который направляет его для одобрения всем Договаривающимся сторонам настоящего Соглашения, а также подписавшим его государствам.
4. В течение девяти месяцев с даты направления Сторонам Генеральным секретарем уведомления о предложении по поправке Договаривающиеся стороны могут информировать Генерального секретаря о любых возражениях, имеющихся у них против предложенной поправки.
5. Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного крайнего срока для представления возражений, указанного в предшествующем пункте, об имеющихся возражениях не уведомила ни одна Договаривающаяся сторона настоящего Соглашения. Если заявлено возражение, то предложенная поправка не имеет силы.
6. В случае страны, которая становится Договаривающейся стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о предложенной поправке и истечением девятимесячного крайнего срока, указанного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии оперативно уведомляет новую Договаривающуюся сторону о предложенной поправке. Новая Договаривающаяся сторона может до истечения девятимесячного крайнего срока проинформировать Генерального секретаря об имеющемся у нее возражении против предложенной поправки.

7. Генеральный секретарь оперативно уведомляет все Договаривающиеся стороны настоящего Соглашения о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любых поправках, принятых согласно пункту 5 выше.

8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления о ней Договаривающихся сторон Генеральным секретарем.

[...]

Статья 34

Созыв дипломатической конференции

1. После вступления в силу настоящего Соглашения любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра Соглашения. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Соглашения, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии с этой просьбой.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь рассылает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную в соответствии с настоящей статьей, все государства и организации, указанные в статье [28] настоящего Соглашения.

[...]

Статья 35

Уведомление государств

Помимо уведомлений, предусмотренных в статьях [33] и [34], Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет государства и организации, указанные в статье [28] выше:

- a) о ратификации Соглашения и присоединении к нему согласно статье [28];
- b) о датах вступления в силу настоящего Соглашения в соответствии со статьей [29];
- c) о денонсации согласно статье [30];
- d) о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей [31].

[...]

Статья 36

Депозитарий

Подлинник настоящего Соглашения сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам и организациям, указанным в статье [28] настоящего Соглашения.

СОВЕРШЕНО в Женеве [...] в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на это уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Первая страничка

(Белый лист форматом А4)

Составляется соответственно на английском, французском или одном из официальных языков Договаривающейся стороны, выдающей разрешение:

ЗАЯВКА (1)

НА ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ

НА ОБСЛУЖИВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ (2)

НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ,

выполняемых городскими автобусами и автобусами дальнего следования между Договаривающимися сторонами в соответствии с Соглашением [...] ЕЭК ООН

кому:
(компетентный санкционирующий орган)

1. Фамилия и имя либо название заявителя и, когда это уместно, головного оператора в случае объединения (пула):
.....
.....

2. Перевозка осуществляется (перевозки осуществляются) (1)
предприятием в качестве члена объединения (пула) в качестве субподрядчика

3. Названия и адреса оператора, ассоциированного оператора (ассоциированных операторов) или субподрядчика (ов) (3) (4)

3.1 телефон
3.2 телефон
3.3 телефон
3.4 телефон

-
- (1) Нужно отметить галочкой или вписать.
(2) Специальные регулярные рейсы не охватываются договором между организатором и перевозчиком.
(3) Пометить в каждом квадрате, идет ли речь о члене объединения или субподрядчике.
(4) В соответствующих случаях приложить список.

(Вторая страничка заявки на разрешение или на возобновление разрешения)

4. В случае специальных регулярных рейсов:

4.1 Категория пассажиров:

5. Срок действия запрошенного разрешения или дата, на которую обслуживание рейсов завершается:

.....
.....
.....

6. Основной маршрут перевозки (отметить остановки, на которых производится посадка пассажиров):

.....
.....
.....

7. Период осуществления перевозок:

.....
.....
.....

8. Частота рейсов (ежедневно, еженедельно и т.д.):

9. Приложить график движения, позволяющий проверить соблюдение международных, европейских (Европейское сообщество) и/или, если это уместно, национальных правил в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей.

10. Количество запрошенных разрешений или заверенных копий разрешения (1):

.....

11. Любая дополнительная информация:

.....
.....

12.

(Место и дата)

(Подпись заявителя)

.....

(1) Внимание заявителя обращается на тот факт, что поскольку разрешение или его заверенная копия должны находиться на борту транспортного средства, количество имеющихся на руках заявителя разрешений или его заверенных копий должно соответствовать количеству транспортных средств, необходимых для одновременного обслуживания запрошенных рейсов.

(Третья страничка заявки на разрешение или на возобновление разрешения)

Важное предупреждение

1. К заявке должно быть приложено, соответственно, следующее:

- a) расписание;
- b) заверенная копия лицензии (лицензий) оператора (или операторов) на осуществление международной автомобильной пассажирской перевозки на условиях аренды или на возмездной основе, как это предусмотрено национальным законодательством;
- c) информация относительно типа и объема перевозок, которые заявитель планирует обслуживать - в случае нового разрешения, либо которые он обслуживал - в случае возобновления разрешения;
- d) карта, выдержанная в соответствующем масштабе, с указанием маршрута следования и пунктов остановки, на которых производится посадка или высадка пассажиров;

- e) график движения, позволяющий проверить соблюдение соответствующих законодательных предписаний в отношении продолжительности управления транспортным средством и периодов отдыха водителей;
- f) любая соответствующая информация, касающаяся терминалов.

2. Заявители подкрепляют свою заявку любой дополнительной информацией, которую они считают целесообразной либо которая запрашивается органом, выдающим разрешение.

3. Статья [5] Соглашения ... ЕЭК ООН гласит, что на основании разрешения производятся следующие рейсы:

- a) регулярные рейсы ...;
- b) специальные регулярные рейсы

Специальные регулярные рейсы включают:

- i) доставку рабочих от дома к месту их работы и обратно;
- ii) доставку школьников и студентов к учебному заведению и обратно.

4. То обстоятельство, что специальные рейсы могут видоизменяться в зависимости от потребностей пользователей, не влияет на их классификацию как специальных регулярных рейсов.

5. Заявка подается компетентному органу Договаривающейся стороны, на территории которой находится пункт отправления, т.е. один из конечных пунктов перевозки.

6. Максимальный срок действия разрешения составляет пять лет.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

(Первая страничка разрешения)

(Розовый лист форматом А4)

Составляется на английском или французском [и] одном из официальных языков Договаривающейся стороны, выдающей разрешение.

ВЫДАЮЩЕЕ ГОСУДАРСТВО

Компетентный орган

Международное отличительное обозначение (1)

РАЗРЕШЕНИЕ № ...

на осуществление регулярных рейсов (2)

на осуществление специальных регулярных рейсов,

**выполняемых городскими автобусами и автобусами дальнего следования
между Договаривающимися сторонами Соглашения ... ЕЭК ООН**

кому:

(Фамилия, имя либо название оператора или головного оператора в случае объединения предприятий (пула))
.....

Адрес: Тел. и факс [и адрес электронной почты]:

Названия, адреса, номера телефона и факса [и адреса электронной почты]
ассоциированных операторов или членов объединения предприятий (пула) и/или
субподрядчиков:

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)

В соответствующих случаях приложить список.

Дата истечения срока действия разрешения:

(Место и дата выдачи)

(Подпись и печать органа или учреждения, выдающего разрешение)

-
- (1) Отличительные обозначения Договаривающихся сторон
 - (2) Ненужное вычеркнуть.

(Вторая страничка разрешения № ...)

1. Общий маршрут:
 - a) Место отправления рейса:
 - b) Место назначения рейса:
 - c) Основной маршрут с указанием остановок, на которых производится посадка и высадка пассажиров:
.....
.....
2. Период осуществления перевозок:
3. Частота рейсов:
4. Расписание:
5. Специальные регулярные рейсы:
 - a) Категория пассажиров:
6. Прочие условия или особые пометки:
.....
.....
.....
.....

(Печать органа, выдающего разрешение)

(Третья страничка разрешения)

Составляется на английском или французском [и] одном из официальных языков Договаривающейся стороны, выдающей разрешение.

Важное предупреждение

1. Настоящее разрешение действительно в отношении всей поездки. Оно может использоваться только поименованной в нем стороной.
2. Разрешение или его копия, заверенная санкционирующим органом, должны находиться на борту транспортного средства и предъявляться по требованию сотрудников компетентных ведомств.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

СПИСОК ПАССАЖИРОВ

НАЗВАНИЕ ПЕРЕВОЗЧИКА		МЕСТО ОТПРАВЛЕНИЯ		ДАТА ОТПРАВЛЕНИЯ	
ПЕРЕВОЗЧИК		МЕСТО ПРИБЫТИЯ		ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ	
		1-й ВОДИТЕЛЬ		ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ	
		2-й ВОДИТЕЛЬ		РЕГИСТРАЦ-Й НОМЕР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА	
		3-й ВОДИТЕЛЬ		№ ТЕЛЕФОНА	
АДРЕС					

	ФАМИЛИЯ ПАССАЖИРА	МЕСТО ПОСАДКИ	МЕСТО ВЫСАДКИ	УДОСТОВЕРЕНИЕ ЛИЧНОСТИ	БИЛЕТ №
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					

31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
НЕЯВКА НА РЕЙС					

**РАСПИСАНИЕ: ПАССАЖИРЫ, ПОСАДКА И ВЫСАДКА КОТОРЫХ БЫЛА
ПРОИЗВЕДЕНА НА ЗАРАНЕЕ ОПРЕДЕЛЕННЫХ ОСТАНОВКАХ**

ОСТАНОВКИ	ДАТА	ВРЕМЯ	КОЛ-ВО СЕВШИХ ПАССАЖИРОВ	КОЛ-ВО СОШЕДШИХ ПАССАЖИРОВ
ЗАМЕЧАНИЯ ВОДИТЕЛЯ:				
НОМЕР ЭКСТРЕННОГО ВЫЗОВА	ДЕРЖАТЕЛЬ РАЗРЕШЕНИЯ:		ПЕРЕВОЗЧИК:	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Перечень наиболее серьезных нарушений, упоминаемый в статье [20], которые могут повлечь за собой изъятие разрешения на обслуживание международного регулярного маршрута¹

1. Превышение максимально установленной продолжительности управления транспортным средством за 6-дневный или двухнедельный период на 25% или более.
2. Превышение в течение рабочего дня максимально установленной суточной продолжительности управления транспортным средством на 50% или более без совершения остановки или непрерывного периода отдыха продолжительностью не менее 4,5 часа.
3. Отсутствие тахографа и/или ограничителя скорости либо использование несанкционированного устройства, способного изменить показания регистрирующих приборов и/или ограничителя скорости, либо подделка [...] регистрационных записей или данных, снятых с тахографа и/или карточки водителя.
4. Управление транспортным средством, не прошедшим предписанное испытание на пригодность к эксплуатации на дорогах, и/или имеющим весьма серьезные дефекты, в том что касается, в частности, тормозной системы, рулевого управления, колес/шин, подвески и шасси, которые неизбежно [...] чреваты созданием аварийной ситуации и иммобилизацией транспортного средства.
5. Перевозка пассажиров в отсутствие действительного водительского удостоверения или обслуживание рейса предприятием, не являющимся держателем действительной лицензии оператора.
6. Перевозка пассажиров в отсутствие действительного разрешения на обслуживание международного регулярного маршрута.

[...]

¹ В случае совершения перевозчиком из числа субподрядчиков оператора, являющегося держателем разрешения, одного из наиболее серьезных нарушений право этого перевозчика на осуществление перевозок немедленно приостанавливается, а оператор как держатель разрешения получает последнее предупреждение, чреватое - при совершении одним из его субподрядчиков второго подобного нарушения - изъятием разрешения на обслуживание этого международного регулярного маршрута.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Выборочные инспекции в связи с аспектами безопасности дорожного движения и выбросами отработавших газов

1. Для целей проведения технической инспекции, предусмотренной в настоящем приложении, компетентные органы Договаривающихся сторон могут проверять позиции, указанные в приложении 5а. При этом они пользуются контрольным перечнем, приводимым в приложении 5b ниже. Копия такого контрольного перечня, составляемого органом, проводящим проверку, вручается водителю городского автобуса или автобуса дальнего следования и предъявляется им по соответствующему требованию в целях упрощения последующих инспекций либо избежания, когда это возможно, их проведения с необоснованно высокой частотностью.
2. В исключительных случаях, особенно если, по мнению инспектора, недостатки в плане технического обслуживания городского автобуса или автобуса дальнего следования являются столь серьезными, что это обосновывает необходимость дальнейшей экспертизы, такой автобус может подлежать испытанию на предмет пригодности к эксплуатации на дорогах, проводимому на сертифицированной испытательной станции.
3. Без ущерба для наложения других возможных санкций, если по результатам выборочной инспекции выясняется, что состояние городского автобуса или автобуса дальнего следования чревато серьезным риском для пассажиров или других участников дорожного движения, то эксплуатация такого автобуса на дорогах общественного пользования может быть немедленно запрещена.
4. Выборочные инспекции проводятся без дискриминации в зависимости от национальной принадлежности/гражданства, места приписки/проживания или регистрации городских автобусов и автобусов дальнего следования/водителей, и исключительно на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5а

Позиции, подлежащие проверке в ходе выборочных инспекций

1. Городские автобусы и автобусы дальнего следования, определение которых приводится в статье 1 настоящего Соглашения, должны поддерживаться в таком состоянии, чтобы они могли быть признаны инспекционными органами пригодными к эксплуатации на дорогах.
2. Позиции, которые могут подлежать проверке в ходе инспекций, включают позиции, считающиеся важными с точки зрения обеспечения безопасности и экологичности городского автобуса или автобуса дальнего следования. Помимо простых функциональных проверок, например, устройств освещения, световой сигнализации, состояния шин и т.д., может проводиться целевой контроль тормозной системы транспортного средства и системы ограничения выбросов загрязняющих веществ двигателем.

А. Тормоза

1. Все компоненты тормозной системы и механизмы ее управления должны обеспечивать требуемую эффективность, поддерживаться в хорошем рабочем состоянии и быть надлежащим образом отрегулированы.
2. В функциональном плане к тормозам городского автобуса или автобуса дальнего следования предъявляются следующие три требования:
 - а) в случае автобусов, их прицепов и полуприцепов - наличие рабочего тормоза, позволяющего безопасно, быстро и эффективно замедлять движение транспортного средства вплоть до его полной остановки вне зависимости от условий нагрузки, а также спуска или подъема дороги, по которой оно движется;
 - б) в случае автобусов, их прицепов и полуприцепов - наличие стояночного тормоза, позволяющего, вне зависимости от условий нагрузки, удерживать автобус на месте на поверхности с заметным восходящим или нисходящим уклоном, причем тормозные накладки должны удерживаться в рабочем положении при помощи чисто механического устройства;

- c) в случае автобусов - наличие запасного (аварийного) тормоза, позволяющего, вне зависимости от условий нагрузки и с достаточно коротким тормозным путем, замедлять движение транспортного средства вплоть до его полной остановки, причем даже при выходе из строя рабочего тормоза;
- d) в исключительных случаях, когда техническое состояние автобуса внушает серьезные опасения, инспекционные органы могут проводить его испытание на снятие тормозных характеристик.

В. Выбросы отработавших газов

- i) **Выброс загрязняющих веществ с отработавшими газами**
- ii) **Автобусы, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием (бензиновыми)**
- iii) **В отсутствие усовершенствованной системы ограничения выбросов, как, например, трехкомпонентный каталитический нейтрализатор с лямбда-зондом**

1. Визуальный осмотр выхлопной системы на предмет отсутствия утечки.
2. В соответствующих случаях, визуальный осмотр системы ограничения выбросов на предмет наличия требуемого оборудования.
3. [После надлежащего периода прокрутки двигателя (с учетом рекомендаций изготовителя автобуса) и при работе двигателя в режиме холостого хода (без нагрузки) измеряется содержание оксида углерода (СО) в отработавших газах.
4. Максимально допустимое содержание СО в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем городского автобуса или автобуса дальнего следования.
5. В отсутствие такого показателя либо в случае принятия компетентными органами Договаривающихся сторон решения не использовать его в качестве контрольного значения, содержание СО не должно превышать:
 - a) СО - объемная доля (...)%

С. При наличии усовершенствованной системы ограничения выбросов, как, например, трехкомпонентный каталитический нейтрализатор с лямбда-зондом

1. Визуальный осмотр выхлопной системы на предмет отсутствия утечки и комплектности.
2. Визуальный осмотр системы ограничения выбросов на предмет наличия требуемого оборудования.
3. Определение эффективности системы ограничения выбросов, которой оснащен автобус, путем измерения значения лямбда-коэффициента и содержания СО в отработавших газах в соответствии с пунктом 4 ниже или с соблюдением процедур, предлагаемых изготовителями и одобренных в момент официального утверждения типа. Перед каждым испытанием двигатель предварительно подготавливается в соответствии с рекомендациями изготовителя автобуса.
4. Выбросы из выхлопной трубы - предельные значения:
5. Измерение при частоте вращения холостого хода: максимально допустимое содержание СО в отработавших газах должно соответствовать значению, указанному изготовителем городского автобуса или автобуса дальнего следования.
6. В отсутствие такого показателя максимальная концентрация СО, выраженная объемной долей, не должно превышать [...]%.
7. Измерение на высоких оборотах холостого хода при частоте вращения двигателя не менее 2 000 мин⁻¹:
 - а) содержание СО: объемная доля максимум [...]%;
 - б) лямбда-коэффициент: $1 \pm 0,03$ в соответствии с техническими требованиями изготовителя.

Д. Автобусы, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия (дизельными)

1. Измерение дымности отработавших газов в условиях свободного ускорения (без приложения нагрузки при переходе от холостого хода к граничной частоте вращения).

Уровень концентрации не должен превышать следующих предельных значений коэффициента светопоглощения:

2. Максимальный коэффициент светопоглощения для:

- a) дизельных двигателей без наддува = [...] м^{-1} ;
- b) дизельных двигателей с турбонаддувом = [...] м^{-1}

или эквивалентные значения в случае использования оборудования, отличающегося по типу от оборудования, использовавшегося при официальном утверждении типа *ЕС*.

Е. Испытательное оборудование

Испытание городских автобусов и автобусов дальнего следования на выбросы проводится с использованием оборудования, позволяющего точно установить, обеспечивается ли соответствие предельным значениям, предписанным или указанным изготовителем.

Г. В соответствующих случаях, проверка надлежащего функционирования бортовой диагностической (БД) системы контроля за ограничением выбросов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5b

Контрольный перечень

1. Место проведения проверки:
2. Дата:
3. Время:
4. Знак национальной принадлежности транспортного средства и регистрационный номер:
5. Класс транспортного средства:
6. Адрес перевозчика:
7. Национальная принадлежность/гражданство перевозчика:
8. Водитель (водители):
9. Место отправления:
10. Конечный пункт назначения:
11. Причина выхода из строя:
 - a) тормозная система и ее компоненты
 - b) механизмы управления
 - c) огни, устройства освещения и световой сигнализации
 - d) колеса/ступицы/шины
 - e) выхлопная система
 - f) дымность (дизельные двигатели)

g) выбросы газообразных загрязняющих веществ (бензиновые двигатели)

12. Замечания:

13. Орган/сотрудник, проводивший инспекцию:

14. Результаты инспекции:

a) пройдена

b) пройдена при наличии незначительных дефектов

c) наличие серьезных дефектов

d) немедленный запрет на эксплуатацию

Подпись инспектора:

Примечание: Выборочные инспекции проводятся без дискриминации в зависимости от национальной принадлежности/гражданства, места приписки/проживания или регистрации городских автобусов и автобусов дальнего следования/водителей, и исключительно на пассажирских терминалах во избежание срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Состав, функции и правила процедуры Административного комитета

1. Договаривающиеся стороны являются членами Административного комитета.
2. Любое специализированное учреждение и любая организация, включая межправительственные и неправительственные организации, которым Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций был предоставлен консультативный статус, могут участвовать в этом качестве в работе Административного комитета и его рабочих групп при рассмотрении любого вопроса, особо касающегося данного учреждения или данной организации.
3. Комитет может разрешить компетентным администрациям государств, упоминаемых в статье [28] настоящего Соглашения, не являющихся Договаривающимися сторонами, присутствовать на сессиях Комитета в качестве наблюдателей при обсуждении интересующих их вопросов.
4. Комитет рассматривает любую предложенную поправку к Соглашению в соответствии с пунктом 2 статьи [33].
5. Комитет выполняет функции, возлагаемые на него по пункту 5 статьи [4], пункту 13 статьи [8], пункту 2 статьи [20], статье [25] и пункту 2 статьи [26].
6. На основе информации, предоставленной Договаривающимися сторонами, Комитет составляет список компетентных органов Договаривающихся сторон, отвечающих за выполнение задач настоящего Соглашения, а также центров информационной поддержки, отвечающих за предоставление информации перевозчикам.
7. Комитет координирует обмен оперативной и другой информацией между компетентными органами Договаривающихся сторон и способствует его развитию.
8. Комитет также следит за применением Соглашения и изучает любые меры, принимаемые Договаривающимися сторонами в рамках Соглашения, и проверяет их соответствие ее положениям.
9. В целях облегчения единообразного применения и толкования положений настоящего Соглашения Комитет может принимать пояснительные записки и комментарии.

10. Пояснительные записки:

- a) содержат толкование некоторых положений настоящего Соглашения и приложений к нему. Они также описывают некоторые виды рекомендуемой практики;
- b) не изменяют положений настоящего Соглашения и приложений к нему, а только уточняют их содержание, смысл и область применения;
- c) обеспечивают возможность применения положений настоящего Соглашения и приложений к нему с учетом технического прогресса и требований экономического порядка.

11. Для обретения обязательной силы для Договаривающихся сторон настоящего Соглашения пояснительные записки, принятые Комитетом, должны пройти процедуру, предписанную в статье [33] настоящего Соглашения.

12. Комментарии не обязательны для выполнения всеми Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения, но все же они очень важны для более точной трактовки положений Соглашения, его унификации и единообразного применения, поскольку выражают мнение Административного комитета настоящего Соглашения.

13. Комитет может также:

- a) вводить при необходимости единый образец пассажирского билета, указанного в статье [12.4];
- b) вносить изменения и/или коррективы в образцы документов, приводимых в приложениях к настоящему Соглашению;
- c) содействовать урегулированию споров, которые могут возникать по поводу применения или толкования положений настоящего Соглашения, без ущерба для статьи [26] относительно урегулирования споров;
- d) рекомендовать дальнейшие шаги по облегчению и либерализации тех регулярных перевозок, осуществление которых требует получения разрешения.

14. Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры по обеспечению выполнения решений, принятых Комитетом в соответствии с настоящим Соглашением.
15. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций обеспечивает секретариатское обслуживание Комитета.
16. Комитет собирается на свою первую сессию не позже чем через шесть месяцев после вступления в силу настоящего Соглашения.
17. Ежегодно на своей первой сессии Комитет избирает Председателя и заместителя Председателя.
18. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций созывает Комитет под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций ежегодно, а также по просьбе компетентных администраций не менее [...] государств, являющихся Договаривающимися сторонами.
19. Предложения ставятся на голосование. Каждое государство, являющееся Договаривающейся стороной, представленное на сессии, имеет один голос. Предложения, за исключением предложений по поправкам к настоящему Соглашению, принимаются Комитетом большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании. Поправки к настоящему Соглашению принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании.
20. Для целей принятия решений необходим кворум, составляющий не менее одной трети государств, являющихся Договаривающимися сторонами.
21. Перед закрытием сессии Комитет утверждает свой доклад.
22. При отсутствии в настоящем приложении соответствующих положений применяются правила процедуры Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, если Комитет не примет иного решения.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЙ МЕМОРАНДУМ

К ПРЕДЛОЖЕНИЮ МСАТ ПО ГЛОБАЛЬНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ ГОРОДСКИМИ АВТОБУСАМИ И АВТОБУСАМИ ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ (ОМНИБУС)

ГЛАВА I: ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 1: Определения

Приводимые в этой статье определения призваны содействовать обеспечению их единого понимания, а также облегчению согласованного осуществления и обязательного применения на практике положений настоящего Соглашения.

Основными источниками являются: Сводная резолюция ЕЭК ООН об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4) от 30 апреля 2004 года и Соглашение о международных нерегулярных перевозках пассажиров автобусами (ИНТЕРБУС). Также были учтены существующие правила ЕС, равно как и находящееся ныне в стадии обсуждения (первое чтение практически завершено) предложение по регламенту ЕС об общих правилах осуществления международных перевозок пассажиров городскими автобусами и автобусами дальнего следования.

В Соглашении четко указывается, что для осуществления международных автомобильных пассажирских перевозок перевозчикам требуется соответствующее разрешение в соответствии с действующими национальными законами и предписаниями.

Транспортные средства, предназначенные для перевозки менее девяти человек, не охватываются настоящим Соглашением, главным образом по смыслу Венских конвенций ЕЭК ООН о дорожном движении от 1949 и 1968 годов.

Статья 2: Область применения

Поскольку настоящее Соглашение имеет целью облегчение международных автомобильных перевозок, оно применяется исключительно к международным регулярным автомобильным перевозкам.

По причинам, продиктованным соображениями обеспечения ясности и создания условий для честной конкуренции, перевозки за собственный счет были исключены из области применения настоящего Соглашения.

По аналогичным причинам (потенциальная коллизия с действующими количественными ограничениями и режимами в области международных грузовых автомобильных перевозок) также не получила развития идея о допущении в рамках настоящего Соглашения перевозок ограниченного количества грузов коммерческого назначения, например, почтовых посылок.

С учетом положений как ГАТС, так и правил ЕС, было сочтено целесообразным разрешить осуществление в ходе регулярной международной перевозки каботажных операций при условии, что каботажи не являются основной целью такой перевозки, за исключением перевозок, обслуживающих потребности городского центра или городской агломерации либо осуществляемых между зоной сплошной городской застройки и прилегающими районами. Однако, в отличие от правил ЕС, некоторые эксперты решительно настаивали на введении применительно к каботажу процентного верхнего лимита, например, 25% вместимости салона транспортного средства. В сущности, основной причиной составления предлагаемого списка пассажиров (пассажирского листа поездки), образец которого приводится в приложении 3, и является обеспечение возможности контролировать каботажные перевозки.

Статья 3: Общие принципы

Формулировки данной статьи основываются на положениях марракешских соглашений (ГАТТ и ГАТС), являющихся обязательными для стран-членов Всемирной торговой организации (ВТО). Основная преследуемая цель состоит в том, чтобы гарантировать недискриминационный подход при обязательном уважении принципов наиболее благоприятствуемой нации (НБН) и национального режима.

Статья 4: Транспарентность

Формулировки данной статьи также основываются на положениях марракешских соглашений (ГАТТ и ГАТС), являющихся обязательными для членов ВТО.

Вместе с тем, хотя текст статьи и сформулирован в конкретной привязке к Соглашению, в нем (пункт 5) соответствующим административным органам также предлагается регулярно обнародовать основную информацию о международных регулярных маршрутах для ее использования контролирующими органами и всеми

категориями пассажиров. Ожидается, что широкая доступность такой информации позволит эффективно бороться с недобросовестной конкуренцией, обусловленной осуществлением несанкционированных регулярных рейсов, при одновременном повышении уровня безопасности перевозок и более полном удовлетворении запросов клиентов.

ГЛАВА II: ДОСТУП К РЫНКУ И РАЗРЕШЕНИЯ

В основу многих положений этой ключевой главы положены положения существующих двусторонних соглашений и, по большей части, соответствующих правил (ныне действующих и будущих) Европейского союза, касающихся осуществления международных перевозок пассажиров городскими автобусами и автобусами дальнего следования.

Статья 5: Принципы

В данной статье четко говорится о необходимости получения разрешения для осуществления международных регулярных рейсов. Вместо множества разрешений, выдаваемых сегодня в рамках ныне действующих двусторонних соглашений, предусматривается одно единственное разрешение.

В случае же регулярных специальных рейсов заменять разрешение может и договор, заключенный между организатором и перевозчиком.

Также предлагается единая форма разрешения (приложение 2), приближенная к существующему образцу ЕС, предписанному Регламентом Комиссии 2121/98.

Кроме того, предусматривается ограничение свободы каботажных перевозок, которые обязаны подчиняться требованиям (статья 13) страны, в которой выполняется каботаж, причем он не должен являться основной целью совершаемого рейса, т.е. не превышать на определенную величину вместимости салона транспортного средства (в качестве порогового значения предлагается 25%).

Статья 6: Процедура подачи заявки на получение разрешения и выдачи разрешения

Поскольку похожих правил на международном уровне не существует, формулировки данной статьи приближены к формулировкам соответствующих предписаний (ныне действующих и будущих) ЕС, включая внесенное новое положение (практически принятое Европейским парламентом и Советом в первом чтении), которое

требует лишь согласия тех Договаривающихся сторон, на территории которых посадка или высадка пассажиров.

Одновременно предлагается также единая форма подаваемой операторами заявки на обслуживание международного регулярного маршрута (приложение 1), приближенная к существующему образцу ЕС, предписанному Регламентом Комиссии 2121/98.

Все предприятия, учрежденные в той или иной Договаривающейся стороне, которым разрешено заниматься перевозкой пассажиров согласно соответствующим национальным законам и правилам, могут подавать заявку на обслуживание международного регулярного рейса. Было включено лишь одно сообразующееся с ныне распространенной практикой и вполне логичное ограничение: международные регулярные рейсы должны обслуживаться только транспортными предприятиями, учрежденными в стране отправления или назначения.

Опять же следуя положениям ГАТС (статья 1), ныне предусматриваемая в большинстве двусторонних соглашений лимитирующая обязанность совместно эксплуатировать регулярные маршруты была преобразована в предоставляемую Договаривающимся сторонам возможность принимать меры по облегчению сотрудничества между операторами.

Статьи 7, 8, 9 и 10: Характер разрешения, процедура получения разрешения и возобновление разрешения

Эти статьи составляют суть предложения, поскольку они устанавливают совершенно единообразную процедуру подачи заявок, консультирования и выдачи/отказа в выдаче разрешений.

Основная новизна по сравнению с двусторонними соглашениями заключается во введении (сообразно практике ЕС) единого разрешения, выдаваемого одним санкционирующим органом (той Договаривающейся стороны, на территории которой находится пункт отправления и/или назначения), причем на все время осуществления регулярных рейсов, по единой процедуре (образец формуляра заявки приводится в приложении 1).

Перевозчикам разрешается пользоваться услугами субподрядчиков или создавать объединение с целью совместного обслуживания международного регулярного маршрута.

Предлагаемый срок действия разрешения (до 5 лет) согласуется с положениями резолюции CP.4 ЕЭК ООН и предписаний ЕС.

Разрешения выдаются по согласованию с властями всех Договаривающихся сторон, на территории которых посадка или высадка пассажиров. Национальные органы Договаривающихся сторон, территория которых пересекается транзитом без посадки или высадки пассажиров, наделяются консультативным статусом.

Процедурой устанавливаются временные сроки (два месяца) для получения ответа от запрашиваемых Договаривающихся сторон, и предусматривается четкий перечень причин, по которым в удовлетворении заявки может быть отказано. Соответствующая статья обеспечивает транспортным предприятиям возможность на представительство интересов в случае отказа в удовлетворении их заявки.

До выдачи разрешения компетентный орган может провести проверку помещений предприятия с целью удостовериться, что оно в действительности отвечает соответствующим положениям в отношении допуска к профессиональной деятельности.

Споры между Договаривающимися сторонами могут разрешаться путем переговоров между ними. Предусматривается также более сложная арбитражная процедура урегулирования споров (статья 26), включая предоставляемую Договаривающимся сторонам в споре возможность обращаться в предусмотренный в рамках ГАТС Орган по урегулированию споров (ОУС).

ГЛАВА III: ПРАВА И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Статья 11: Меры контроля

В этой статье приводится четкий перечень контрольных документов (оригиналов или их заверенных копий), а также оговариваются полномочия контролеров.

Статья 12: Обязательства перевозчиков

В этой статье перечисляются обязательства перевозчика. В целях содействия дальнейшему согласованию предлагается, чтобы заверенные копии, выданные компетентными органами Договаривающихся сторон, соответствовали образцам документов, приводимых в приложениях к настоящему Соглашению, с пометкой "заверенная копия".

Поскольку Конвенция ЕЭК ООН о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) затрагивает многие вопросы, охватываемые настоящим Соглашением, дополняя или уточняя их, представлялось бы также целесообразным рассмотреть и проработать возможность проведения параллели между обоими документами.

Статья 13: Условия, применимые к каботажным перевозкам

Положения этой статьи в сущности переключаются с большинством предписаний ЕС (ныне действующих и будущих), касающихся данного вопроса.

ГЛАВА IV: ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Статья 14: Технические условия, касающиеся транспортных средств

Согласно предложению, технические условия, касающиеся городских автобусов и автобусов дальнего следования, используемых для выполнения международных регулярных рейсов, должны отвечать положениям конвенций ЕЭК ООН о дорожном движении от 19 сентября 1949 года и от 8 ноября 1968 года, особенно пункту 2а статьи 3, пункту 1 статьи 39 и приложению 5 к последней.

Принимая во внимание необходимость упрощения и согласования процедур проведения выборочных проверок, предлагается - на основе приложения 5 к Венской конвенции 1968 года и приложения 2 к Соглашению ИНТЕРБУС - разработать перечень позиций, которые могут подлежать проверке, и стандартный контрольный перечень, вручаемый инспекторами водителям во избежание многократного дублирования аналогичных инспекций.

Что весьма важно, выборочные проверки предлагается проводить на пассажирских терминалах в целях сведения к минимуму возможности срыва перевозки и создания неудобств для пассажиров.

ГЛАВА V: ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 15: Качество обслуживания и комфортность

С тем чтобы гарантировать честную конкуренцию и обеспечить пользователям сопоставимое качество обслуживания городские автобусы и автобусы дальнего следования, выделяемые для совершения рейсов по международному регулярному маршруту, должны предлагать пассажирам сопоставимое качество обслуживания и уровень комфортности транспортных средств. На национальном уровне действуют различные системы обеспечения качества и комфортности. На международном же уровне в ряде государств-членов ЕЭК ООН в обязательном порядке была введена применяемая МСАТ международная система классификации автобусов по звездам. Такие меры могут способствовать достижению целей настоящей статьи.

Было также включено положение, касающееся терминалов, призванное гарантировать пользователям необходимые удобства в виде санитарно-гигиенических объектов, мест для отдыха и принятия пищи и надлежащих средств связи.

Статья 16: Облегчение процедур выдачи виз профессиональным водителям

Хотя эта статья, основывающаяся на самых последних (вступили в силу с 27 мая 2008 года) положениях Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года, и выдержана в весьма общих формулировках в целях учета требований в данной области, предъявляемых в рамках различных юрисдикций, она создает условия для постепенного улучшения ситуации, в том числе за счет стимулирования структурированного обмена информацией между компетентными органами об оптимальной практике.

Статья 17: Таможенные и другие соответствующие положения о налогообложении

Формулировки данной статьи целиком основываются на положениях Соглашения ИНТЕРБУС.

Статья 18: Пункты пересечения границ

Формулировки данной статьи выдержаны в духе положений Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года.

Статья 19: Механизм представления докладов

Формулировки данной статьи также основываются на положениях Международной конвенции ЕЭК ООН о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года.

ГЛАВА VI: ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

Статьи 20 и 21: Санкции, преследование за нарушения и взаимная помощь

Многие формулировки данных статей основываются на положениях и принципах двусторонних соглашений и, опять же по большей части, опираются на механизмы, разработанные в рамках ЕС.

Они призваны установить соответствующие четкие правила и ввести совместный механизм информирования о налагаемых санкциях, вплоть до изъятия разрешения.

Кроме того, итоги нынешних прений в ЕС по вопросам о доступе к рынку автомобильных перевозок и доступе к профессиональной деятельности подкрепляют предложение об установлении для всех Договаривающихся сторон четкой общей отсылки на наиболее серьезные нарушения (приложение 4), которые могут повлечь за собой изъятие разрешения. Далее предлагается, чтобы Договаривающимися сторонами в рамках Административного комитета был разработан перечень серьезных нарушений, призванный служить ориентиром для национальных контролирующих и правоприменительных органов.

Договаривающимся сторонам также предлагается гарантировать право транспортного оператора на обжалование.

Статья 22: Административный комитет

Для оперативного управления деятельностью в рамках Соглашения подлежит учреждению Административный комитет в составе всех Договаривающихся сторон. Подробные положения, касающиеся его состава, функций и правил процедуры, приводятся в приложении 6. Они созвучны уже устоявшимся формулировкам других документов ЕЭК ООН.

Административный комитет разрабатывает и вводит перечень серьезных нарушений. Он может принимать пояснительные записки и комментарии, а также вносить изменения или коррективы в образцы документов, приводимых в приложениях, и вводить единый образец пассажирского билета.

Любое специализированное учреждение и любая организация, включая межправительственные и неправительственные организации, которым Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций был предоставлен консультативный статус, могут участвовать в этом качестве в работе Административного комитета и его рабочих групп.

ГЛАВА VII: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статьи 28-36 воспроизводят формулировки и положения, используемые в аналогичных международных документах.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1: Единая форма заявки на обслуживание международных (специальных) регулярных рейсов приближена к существующему образцу ЕС, предписанному Регламентом Комиссии 2121/98.

Приложение 2: Единая форма разрешения на осуществление международных (специальных) регулярных рейсов также приближена к существующему образцу ЕС, предписанному Регламентом Комиссии 2121/98.

Приложение 3: Единый образец списка пассажиров был разработан на основе аналогичных формуляров, используемых в настоящее время перевозчиками, обслуживающими международные регулярные рейсы.

Приложение 4: Предлагаемый перечень наиболее серьезных нарушений приближен по содержанию к аналогичному перечню, который являлся предметом обсуждений (и практически согласован Европейским парламентом и Советом в первом чтении) в рамках ЕС.

Приложение 5: Предлагаемый единый перечень позиций, подлежащих проверке на терминалах в ходе выборочных инспекций, и единый контрольный перечень, вручаемый водителю и подписываемый инспектором, приближены к формулировкам положений Венской конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года, в особенности приложения 5 к ней, и Соглашения ИНТЕРБУС и приложения 2 к нему.

Приложение 6: Положения, касающиеся состава, функций и правил процедуры Административного комитета, выдержаны в духе уже устоявшихся положений других аналогичных документов ЕЭК ООН.
