

Рамочное соглашение ОЭС по транзитным перевозкам

ПРЕАМБУЛА

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- Статья 1. Цель и задачи.
- Статья 2. Сфера применения.
- Статья 3. Определения.

II. СВОБОДА ТРАНЗИТА

- Статья 4. Право транзита.
- Статья 5. Таможенные пошлины, налоги и другие сборы.
- Статья 6. Меры для ускорения очистки транзитных грузов.
- Статья 7. Безопасность транзитных перевозок.
- Статья 8. Открытие офисов.
- Статья 9. Многократные въездные и транзитные визы.

III. НАЗНАЧЕНИЕ ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ

- Статья 10. Назначение и технические характеристики автодорожных маршрутов.
- Статья 11. Назначение и технические характеристики железнодорожной сети.
- Статья 12. Назначение транзитных внутренних водных путей.
- Статья 13. Комбинированные и смешанные перевозки.
- Статья 14. Пограничные средства обслуживания .

IV. МОРСКИЕ ПОРТЫ И ИХ ОБОРУДОВАНИЕ

- Статья 15. Морские порты и их оборудование.

V. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

- Статья 16. Регулирование движения.
- Статья 17. Транспортные услуги.
- Статья 18. Временный ввоз транспортных средств.
- Статья 19. Разрешения на автомобильную перевозку.
- Статья 20. Технические требования к транспортным средствам.
- Статья 21. Предоставление топлива и смазочных веществ.
- Статья 22. Взаимное признание водительских удостоверений.

Статья 24. Схема страхования ответственности автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьими лицами.

Статья 25. Сборы и другие финансовые обязательства.

VI. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 26. Транзитные перевозки.

VII. ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 27. Внутренний водный транспорт.

Статья 28. Максимальная нагрузка.

Статья 29. Судовые документы.

VIII. ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Статья 30. Специальные правила перевозки опасных грузов.

IX. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 31. Договор перевозки.

Статья 32. Реквизиты транспортной накладной.

Статья 33. Пассажирский билет.

Статья 34. Регистрация багажа.

Статья 35. Ответственность перевозчика.

Статья 36. Ответственность за задержку.

Статья 37. Ответственность за вред, причиненный пассажирам.

Статья 38. Ответственность за утрату или повреждение багажа.

Статья 39. Компенсация за полную или частичную утрату грузов и за задержку в доставке.

Статья 40. Совместная ответственность перевозчиков.

Статья 41. Размер возмещения за вред, нанесенный лицам.

Статья 42. Размер возмещения за утерю или повреждение багажа.

X. ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

Статья 43. Упрощение и гармонизация таможенных процедур.

Статья 44. Создание таможенной транзитной системы.

XI. ДОКУМЕНТАЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ

Статья 45. Консолидация и согласование документации.

Статья 46. Извещение о изменениях в документации и процедурах.

Статья 47. Основная документация и процедуры.

XI. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 48. Предоставление больших льгот.

- Статья 49. Внутреннее законодательство.
 Статья 50. Международные конвенции.
 Статья 51. Наблюдение за выполнением положений Соглашения.
 Статья 52. Положение о ТТКС и его состав.
 Статья 53. Решения Транзитно-транспортного координационного совета.
 Статья 54. Доклады Транзитно-транспортного координационного совета.
 Статья 55. Поправки, предложенные через Транзитно-транспортный координационный совет.
 Статья 56. Составление новых Протоколов.
 Статья 57. Действительность поправок.
 Статья 58. Урегулирование споров.
 Статья 59. Арбитраж.
 Статья 60. Решения арбитров.
 Статья 61. Доклад арбитров.
 Статья 62. Затраты, связанные с арбитражем.

XII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- Статья 63. Функции Депозитария.
 Статья 64. Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение.
 Статья 65. Оговорки.
 Статья 66. Вступление в силу.
 Статья 67. Дата применения.
 Статья 68. Денонсация.

- ПРОТОКОЛ №.IA** ПРОЕКТ СОГЛАСОВАННОЙ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ.
ПРОТОКОЛ №.IB ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК СОГЛАСОВАННОЙ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ.
ПРОТОКОЛ №.IIA ПРОЕКТ СОГЛАСОВАННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ.
ПРОТОКОЛ №.IIB ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК СОГЛАСОВАННОЙ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ.
ПРОТОКОЛ №.III ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК СОГЛАСОВАННОЙ СЕТИ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ.
ПРОТОКОЛ №.IV ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ.
ПРОТОКОЛ №.V ПРОЕКТ СХЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ОТНОШЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ.
ПРОТОКОЛ №.VI РЕКВИЗИТЫ ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ.
ПРОТОКОЛ №.VII ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЙ О ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ.
ПРОТОКОЛ №.VIII ПРОЕКТ ПОЛОЖЕНИЯ О ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОМ КООРДИНАЦИОННОМ СОВЕТЕ.

ПРЕАМБУЛА

ДОГОВАРИВАЮЩИЕ СТОРОНЫ:

РУКОВОДИМЫЕ ЖЕЛАНИЕМ поддерживать, развивать и укреплять дружеские отношения и сотрудничество между своими странами;

ОСОЗНАВАЯ возрастающие взаимоотношения государств в региональном и международном плане;

ПРИДЕРЖИВАЯСЯ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ о том, что ни одна страна, в независимости от того, имеется ли у нее выход к морю или нет, не должна быть изолирована от остального мира;

СТРЕМЯСЬ развивать и поддерживать рациональную, скоординированную и взаимовыгодную систему транспорта и коммуникаций;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ объединенный проект ЭСКАТО ООН по развитию инфраструктуры наземного транспорта Азиатско-Тихоокеанского региона и доклад Генерального Секретаря ООН о текущем положении и предлагаемых вариантах будущих действий по транзитным транспортным системам в новых независимых и развивающихся государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, и их соседних государств (А/49/150), и Ашхабадскую Декларацию о развитии транспортной и коммуникационной инфраструктуры и сети транснациональных трубопроводов в регионе ОЭС, (1997 г.), а также,

ССЫЛАЯСЬ на принципы и положения, провозглашенные в Конвенции по транзитной торговле внутриконтинентальных государств (1965 г.), и других международных Конвенциях по торговле, таможене и транспорту, в Соглашении ОЭС по транзитной торговле 1995 года;

ПРИЗНАВАЯ важное значение адекватных транзитно-транспортных договоренностей для региональной и международной торговли и для экономического развития государств, не имеющих выхода к морю;

ПОДТВЕРЖДАЯ свою приверженность содействию бесперебойному, быстрому и эффективному передвижению грузов между Договаривающимися сторонами, согласились о следующем:

ЧАСТЬ I **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 1 *Цели и задачи*

Основными целями и задачами проекта Транзитно-Транспортного Рамочного Соглашения и его (2 приложений) являются:

- i) предоставление права транзита каждой Договаривающейся стороне с целью облегчения движения грузов, багажа и пассажиров через их территории и

обеспечение транзитного транспорта всеми необходимыми удобствами согласно положений настоящего Соглашения;

- ii) обеспечение сохранности грузов, багажа и пассажиров и избежание ненужных задержек при транзитных перевозках через территории Договаривающихся сторон;
- iii) сотрудничество и координация усилий Договаривающихся сторон во избежание случаев обмана таможенных служб и уклонений от налогов, согласование необходимых административных вопросов, имеющих отношения к транзитным перевозкам.

Статья 2

Сфера применения

[Положения настоящего Соглашения применяются к транзитным перевозкам, которые начинаются или заканчиваются на территории Договаривающейся стороны.]

Статья 3

Определения

В целях настоящего Соглашения:

- a) "государство, не имеющее выхода к морю означает государство, не имеющее морского побережья;
- b) "транзитное государство", означает имеющее или не имеющее выхода к морю государство, по территории которого осуществляется транзитная перевозка;
- c) "транзитная перевозка" означает транзит людей, багажа, грузов и транспортных средств по согласованным маршрутам через территорию одной или более Договаривающихся сторон, когда пересечение такой территории, с или без перегрузки, складирования, переформирования груза или передачи с одного вида транспорта на другой, является только частью всего пути, начинающегося или оканчивающегося на территории Договаривающейся стороны;
- d) ["разрешение" означает документ, выдаваемый компетентным органом одной Договаривающейся стороны дающий право автотранспортному средству, зарегистрированному в другой Договаривающейся стороне, на въезд-выезд или проезд транзитом через территорию другой Договаривающейся стороны.]
- e) ["внутренняя перевозка" означает перевозку грузов или пассажиров, погрузка которых производится на одном месте на территории Договаривающейся стороны, а выгрузка - в другом месте на территории той же самой Договаривающейся стороны.]

- f) "транспортное средство" означает любые средства, используемые для перевозок пассажиров, грузов и багажа, включая контейнеры, и другое транспортное оборудование;
- g) ["перевозчик" означает любое юридическое или физическое лицо, уполномоченное осуществлять международные перевозки грузов и пассажиров, которым или от имени которого заключается контракт с грузоотправителем/грузополучателем или с пассажиром на перевозку грузов и пассажиров...]
- h) "грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени либо от лица которого заключен договор перевозки грузов с перевозчиком, или любое лицо, которым или от имени которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором перевозки грузов;
- i) "экспедитор" означает юридическое или физическое лицо, заключившее договор на предоставление транспортно-экспедиторских услуг с грузоотправителем;
- j) "грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза;
- k) "транспортно-экспедиторские услуги" означают услуги любого вида в отношении перевозки, консолидации, складирования, перегрузки, упаковки или распределения грузов, а также вспомогательные и консультативные услуги, связанные с этим, включая, но не ограничиваясь, таможенными и финансовыми вопросами, декларирование товаров, обеспечение страхования грузов, а также получение платежей или их обеспечение и оформление документов;
- l) "груз" означает все виды грузов и товаров, включая животных. Если грузы консолидируются в контейнеры, на поддоне или подобном приспособлении для транспортировки или они упакованы, "груз" включает в себя все эти предметы для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем;
- m) "договор перевозки" означает любой договор, на основании которого перевозчик за вознаграждение обязуется осуществить перевозку груза, пассажиров или багажа из одной Договаривающейся стороны в другую;
- n) "пассажир" означает любое (физическое) лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за вознаграждение или бесплатно перевозчиком;
- o) "багаж" должен пониматься как включающий в себя все предметы, перевозимые по договору перевозки, в том числе транспортные средства, однако исключая автобусы и грузовые автомобили, используемые для коммерческих перевозок;
- p) "внутреннее законодательство" означает свод национальных и местных законов и нормативных актов, действующих на территории Договаривающейся стороны;

- q) "таможенный контроль" означает совокупность мер, осуществляемых таможенными органами Договаривающихся сторон в целях обеспечения соблюдения внутреннего законодательства о таможенном деле и обязательств по международным договорам Договаривающихся сторон, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы;
- r) "ввозные пошлины, налоги и сборы" означают таможенные пошлины и все налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые в соответствии с внутренним законодательством при ввозе грузов или в связи с ним, но не включающие в себя стоимость оказанных услуг;
- s) "контейнер" означает транспортное оборудование;
 - i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;
 - ii) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное для того, чтобы служить для использования;
 - iii) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта, без промежуточной перегрузки грузов;
 - iv) сконструированное таким образом, чтобы его можно было быстро обрабатывать, в частности, при перегрузке с одного вида транспорта на другой;
 - v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать.
- t) ["опасные грузы" означают грузы, потенциально представляющие значительный риск здоровью, безопасности или сохранности имущества, при транспортировке или хранении и т.п.]
- u) ["Договаривающаяся сторона" означает правительство государства, которое подписывает данное соглашение и присоединяется к нему.]

ЧАСТЬ II **СВОБОДА ТРАНЗИТА**

Статья 4

Право транзита

1. Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другим Договаривающимся сторонам право транзита по своей территории на условиях, определенных в настоящем Соглашении и (Приложениях) к нему.
2. [Договаривающиеся стороны предоставляют друг другу необходимые для этих целей удобства и гарантии.]

Статья 5*Таможенные пошлины, налоги и другие сборы*

Никаких пошлин и сборов с транспортных средств или транспортных прибылей не будут взиматься на территориях транзитных государств, за исключением сборов за оказанные услуги автотранспортным средствам, выполняющим транзитные перевозки, в соответствии с внутренними правилами страны, включая оплату проезда платных автомагистралей, оплату за содержание автодорог .

ЧАСТЬ III**НАЗНАЧЕНИЕ ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ****Статья 6***Назначение и технические характеристики автодорожных, железнодорожных и внутренних водных маршрутов*

21. Договаривающиеся стороны принимают предписанные каждой Договаривающейся стороной автодорожные, железнодорожные и внутренние водные маршруты, которые представлены в Приложении I.

22. Дополнительные маршруты, а также их технические характеристики будут представляться [Транзитно Транспортным Координационным Советом (ТТКС)] время от времени.

23. При строительстве или реконструкции автодорог, железных дорог и внутренних водных путей по предписанным транзитным маршрутам, будут приниматься во внимание минимальные характеристики упоминаемые в Протоколах I и II .

Статья 7*Назначение и технические характеристики сети железных дорог*

(Исключена)

Статья 8*Назначение транзитных внутренних водных путей*

(Исключена)

Статья 9*Комбинированные и мультимодальные перевозки*

1. Договаривающиеся стороны будут поощрять и содействовать развитию комбинированных и мультимодальных перевозок.

2. Операции по выполнению комбинированных и мультимодальных перевозок должны основываться на общепринятых международных документах и процедурах.

Статья 10

Пограничные средства обслуживания

Договаривающиеся стороны обеспечивают адекватные удобства и соответствующие устройства, необходимые для автомобильных и железнодорожных перевозок и для судоходства по внутренним водным путям, а также для мультимодальных перевозок, таких как комбинированные терминалы используемые разными видами транспорта, пункты пограничных переходов, смены колесных пар с одной ширины железнодорожной колеи на другую, паромные переправы, порты, навигационные средства и общепринятые радиочастоты.

Статья 11

Меры по ускорению очистки транзитных грузов

1. Для обеспечения непрерывного и быстрого передвижения транзитных грузов Договаривающиеся стороны приложат усилия для того, чтобы:
 - a) установить в назначенных пограничных переходах посты с зонами контроля, которые должны располагаться смежно и быть организованы таким образом, осмотр транспортных средств и грузов производился в одном и том же месте, и тем самым предотвращалась необходимость в повторной выгрузке и погрузке;
 - b) обеспечить, чтобы имелись необходимые людские ресурсы для быстрого оформления пограничных формальностей;
 - c) обеспечить складские площади для хранения грузов;
 - d) скоординировать часы работы смежных пограничных постов;
 - e) обеспечить адекватные площадки для контейнеров, грузовых автомобилей и других транспортных средств, ожидающих очистки грузов; и
 - f) обеспечить надежную почтовую и телекоммуникационную услуги;
 - g) обеспечить быстрый и эффективный транзит грузов между Договаривающимися сторонами и принять единую форму товарно-транспортных накладных.

Статья 12

Безопасность транзитных перевозок

1. Договаривающиеся стороны предпримут все необходимые меры для обеспечения безопасности движения и охраны окружающей среды при перевозках по транзитным маршрутам.

2. Договаривающиеся стороны обеспечат всю возможную помощь в случае дорожно-транспортного происшествия на их территории, повлекшую за собой аварию транспортных средств, выполняющих транзитные перевозки грузов, особенно в тех случаях, когда это связано с пассажирами, опасными и скоропортящимися грузами.

Статья 13

Открытие офисов

1. Договаривающиеся стороны будут выдавать разрешение на открытие на своей территории офисов транспортным компаниям, занимающимся транзитными перевозками, для целей выполнения таких перевозок;
2. Открытие таких офисов будет осуществляться в соответствии с внутренним законодательством Договаривающейся стороны.

Статья 14

Многократная въездная виза

1. Договаривающиеся стороны должны выдавать лицам, подпадающим под действие визовых требований, занимающимся операциями по транзитным перевозкам, многократные въездные и транзитные визы на период предполагаемой продолжительности их работы.
2. Выдача виз, упомянутых в пункте 1, должна производиться в соответствии с внутренним законодательством Договаривающейся стороны.
3. [Водители автотранспортных средств, их экипаж и весь персонал, вовлеченный в международные и транзитные перевозки грузов и пассажиров по территории каждой Договаривающейся стороны будут освобождаться от получения виз на поездки сроком до 20 дней. Необходимые положения для реализации этой статьи будут решены соответствующими властями Договаривающихся сторон в течении 3 месяцев после вступления соглашения в силу].

ЧАСТЬ IV

МОРСКИЕ ПОРТЫ И ИХ ОБОРУДОВАНИЕ

Статья 15

Морские порты и их оборудование

Договаривающиеся стороны, имеющие морские порты, в пределах своих возможностей, обязуются предоставлять необходимые портовые мощности в портах, открытых для иностранных судов, другим Договаривающимся сторонам [на условиях и по стоимости, не превышающих уплачиваемые в аналогичных условиях другими иностранными пользователями] портовых мощностей.

ЧАСТЬ V
ОБЩИЕ УСЛОВИЯ АВТОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Статья 16

Регулирование движения

1. Договаривающиеся стороны предпримут все необходимые меры для того, чтобы правила дорожного движения, действующие на территории их стран, в своей существенной части соответствовали положениям Конвенции о дорожном движении (1968 г.) и Конвенции о дорожных знаках и сигналах (1968 г.).
2. Договаривающиеся стороны, не являющиеся участниками данных конвенций, предпримут необходимые шаги для присоединения к ним.

Статья 17 (19)

Разрешения на автомобильную перевозку

- [1. Наличие разрешения на автодорожную перевозку будет неперенным условием для осуществления транзитной перевозки грузов, багажа и пассажиров. Такие разрешения будут выдаваться сроком на один год в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся сторон].
- [2. Договаривающиеся стороны обязуются гармонизировать и облегчать требования, необходимые для выдачи разрешений на автомобильную перевозку грузов, багажа и пассажиров в транзитном сообщении].

Статья 18 (17)

Транспортные услуги

1. Каждая Договаривающаяся сторона разрешает транспортным средствам, зарегистрированным в другой Договаривающейся стороне, предоставлять услуги по транзитным перевозкам на своей территории.
- [2. В случае отсутствия конкретного разрешения от заинтересованной Договаривающейся стороны, транспортные средства, зарегистрированные в одной Договаривающейся стороне, не могут использоваться для внутренних перевозок грузов, багажа и пассажиров на территории другой Договаривающейся стороны].

Статья 19 (18)

Временный ввоз транспортных средств

1. Каждая Договаривающаяся сторона разрешает транспортным средствам другой Договаривающейся стороны пребывать на своей территории в соответствии с внутренним законодательством.

2. Перевозчик не обязан предоставлять "карнет де пассаж" или залоговый документ при пересечении границы любой из Договаривающихся сторон в случае, если у него имеется разрешение, выданное в соответствии с настоящим Соглашением.

Статья 20

Технические требования к транспортным средствам

Транспортные средства, используемые для автомобильных транзитных перевозок, должны соответствовать техническим требованиям в отношении габаритов автомобилей, их общего максимального веса с грузом, осевых нагрузок и других параметров, упоминаемых [Протокол IV].

Статья 21

Предоставление топлива и смазочных веществ

Каждая Договаривающаяся сторона согласна с тем, что транспортные средства других Договаривающихся сторон имеют право на получение топлива и смазочных веществ, необходимых для работы на ее территории, на условиях, определяемых Договаривающимися сторонами.

Статья 22

Взаимное признание водительских удостоверений

Договаривающиеся стороны признают водительские права, выданные другими Договаривающимися сторонами, которые действительны для категорий транспортных средств, используемых для транзитных перевозок и которые должны соответствовать Конвенции о дорожном движении (1968 г.).

Статья 23

Взаимное признание свидетельств о техническом состоянии транспортных средств

Договаривающиеся стороны признают свидетельства о техническом состоянии транспортных средств, выданные другими Договаривающимися сторонами и которые должны соответствовать Конвенции о дорожном движении (1968 г.). Договаривающиеся стороны обязуются учредить регулярный технический осмотр своих транспортных средств.

Статья 24

Схема страхования автотранспортных средств в отношении Ответственности перед третьим лицом

1. Договаривающиеся стороны предпримут необходимые шаги по страхованию своих транспортных средств для покрытия ответственности перед третьими лицами, возникающей в ходе транзитных перевозок;
2. Договаривающиеся стороны обязуются создать международную схему обязательного страхования автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьими лицами, в соответствии с установленным в (Протоколе V.)

3. Международная схема обязательного страхования автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьими лицами должна предоставлять, как минимум, все гарантии, необходимые по законодательству и положениям, регламентирующим обязательное страхование автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьими лицами в стране или в странах транзита и места назначения.

Статья 25

Сборы и другие платежи

1. Договаривающиеся стороны применяют в отношении транспортных средств других Договаривающихся сторон сборы и другие платежи, в соответствии с внутренним законодательством.

2. [Исключен]

ЧАСТЬ VI

ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 26

Транзитные перевозки

1. Транзитные перевозки по железным дорогам, соединяющим территории Договаривающихся сторон, должны осуществляться через международные передаточные станции, определенные договорами, заключенными сопредельными железнодорожными администрациями Договаривающихся сторон.

2. Пограничные станции и станции обмена приведены в (Протоколе VI - А.). На передаточных станциях осуществляются основные технологические операции, такие как технический и коммерческий осмотр подвижного состава.

3. Договаривающиеся стороны оказывают содействие своим железным дорогам в заключении соглашений между железными дорогами и в проведении мер, соответствующих положениям настоящего Соглашения и (Протоколов) к нему.

4. Договаривающиеся стороны разработают правила пользования вагонами, учитывая базовые документы Организации сотрудничества между железными дорогами ОСЖД, RIV, RIC и ППВ.

25. Договаривающиеся стороны разработают правила и процедуры для международных железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок с учетом положений Соглашения о международных перевозках пассажиров (СМПС), а также Соглашения о международной перевозке грузов (СМГС),СOTIF/CIM, CIV, заключенных в рамках ОСЖД и UIC.

ЧАСТЬ VII
ОБЩИЕ УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Статья 27

Внутренний водный транспорт

1. Договаривающиеся стороны выражают свое согласие с тем, что судоходство по внутренним водным путям должно быть свободным и открытым для транзитных перевозок для судов Договаривающихся сторон и экипажей в соответствии с их внутренним законодательством.
2. Договаривающиеся стороны берут на себя обязательство предоставлять адекватные навигационные средства и принять единые радиочастоты для всех судов, плавающих по внутренним водным путям в соответствии с правилами Международного Союза Электросвязи.
3. Навигационные средства, радиочастоты и другие средства обслуживания должны предоставляться на не дискриминационной основе, а плата за их использование, если таковая имеется, будет взиматься в соответствии с внутренними законодательствами.

Статья 28

Максимальная нагрузка

[Суда, используемые для перевозки по внутренним водным путям, должны загружаться в соответствии с международной Конвенцией по загрузке судов. (LL 1966)].

Статья 29

Судовые документы

На борту судов, занятых транзитными перевозками, должны находиться документы, в соответствии с Конвенцией по облегчению международных морских перевозок, которые должны предъявляться по любому требованию компетентных органов Договаривающихся сторон.

ЧАСТЬ VIII
ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Статья 30

Специальные правила перевозки опасных грузов

21. Транзитная перевозка опасных грузов транспортными средствами (авто - и железных дорог, морского и внутренних водных путей) должна осуществляться через территории Договаривающихся сторон в соответствии с положениями, данными в Приложении по видам транспорта, предусмотренных данным Соглашением.

ЧАСТЬ IX **ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫПОЛНЕНИЕ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ**

[Статья 31]

Договор перевозки

[Договор перевозки должен быть подтвержден выдачей транспортной накладной. Отсутствие, неправильность заполнения транспортной накладной или ее утеря не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который продолжает регламентироваться положениями настоящего Соглашения.]

[Статья 32]

Реквизиты транспортной накладной

[Транспортная накладная должна содержать все реквизиты, упоминаемые в Протоколе VI.]

[Статья 33]

Пассажирский билет

[1. При перевозке пассажиров, перевозчик должен выдавать индивидуальные или коллективные билеты. Отсутствие, неправильное оформление или утеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который продолжает регламентироваться положениями настоящего Соглашения.]

[2. На билете должно быть указано наименование перевозчика и сказано, что договор подпадает под действие положений настоящего Соглашения даже при наличии каких-либо противоречащих этому оговорок.]

[Статья 34]

Регистрация багажа

[Если пассажир желает сдать свой багаж, а перевозчик его принять, то перевозчик может выдать, по возможности в сочетании с билетом, квитанцию о регистрации багажа или любой другой аналогичный документ, в котором указываются количество мест характер врученного ему багажа; при наличии просьбы пассажира выдача этой багажной квитанции является обязательной.]

[Статья 35]

Ответственность перевозчика

[1. Перевозчик, выполняющий транзитную перевозку, несет ответственность за полную или частичную утрату груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за задержку с доставкой.]

[2. Однако перевозчик освобождается от этой ответственности, если утрата груза, его повреждение или задержка с доставкой произошли по вине истца, вследствие указаний последнего, не вызванных какой-либо виной перевозчика, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельства, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить.]

[3. Перевозчик не может ссылаться для освобождения себя от ответственности ни на неисправность транспортного средства, используемого им для перевозки, ни на вину лица, у которого он нанял транспортное средство, или агентов или работников последнего.]

[Статья 36]

Ответственность за задержку

[Задержка с доставкой считается имевшей место, если груз не был доставлен в договоренные сроки, а при отсутствии договоренного срока, если фактическая продолжительность перевозки, принимая во внимание обстоятельства, в которых она производилась, в особенности, в случае частичной загрузки, с учетом времени, обычно требующегося для комплектования полной загрузки, превышает продолжительность, разумно позволительную для добросовестного перевозчика.]

[Статья 37]

Ответственность за вред, причиненный пассажирам

[1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, если происшествие, повлекшее за собой этот ущерб, связано с перевозкой или имело место либо во время нахождения пассажира на транспортном средстве, либо вовремя его посадки и высадки, либо в связи с погрузкой или выдачей багажа, и обусловлено виной или ошибкой перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность, таких как, агентов, работников и любых других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти агенты, работники или другие лица действуют в пределах своих служебных обязанностей, как если бы это были его собственные действия или упущения. Эта вина презюмируется, если не доказано обратное в тех случаях, когда смерть, телесные повреждения или нанесение любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира вызваны кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром.]

[2. Перевозчик несет ответственность за ущерб, указанный в пункте 1 если этот ущерб причинен:

- a) в результате неисправности транспортного средства или его оборудования; или
- b) по вине лица, у которого перевозчик нанял транспортное средство, или лиц, за которых оно согласно пункту 1, несло бы ответственность, если бы оно само являлось перевозчиком.]

[Статья 38]*Ответственность за утрату или повреждение багажа*

[1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа или с его повреждением, если происшествие, вызвавшее такой ущерб, имело место во время перевозки и обусловлено виной перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность. Эта вина презюмируется, если не доказано обратное:]

- a) если утрата или повреждение багажа произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки на мель, взрыва или пожара или в связи с ними; и
- b) если данный багаж был сдан перевозчику: в период между моментом, когда последний принял багаж, и моментом, когда багаж был либо получен лицом, имеющим на то право, либо сдан в хранение, в соответствии с условиями договора;]

[2. Положения подпункта 1(b) настоящей статьи не применяются ни к транспортным средствам, перевозимым на транспортных средствах, ни к багажу, находящимся на таких транспортных средствах;]

[3. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение, упоминаемые в пункте 1, если данная утрата или повреждение:

- a) вызваны неисправностями транспортного средства или его оборудования: или
- b) произошли по вине лица, у которого перевозчик нанял транспортное средство, или лиц, за которых согласно пункту 1 несло бы ответственность, если бы оно само было перевозчиком.]

[Статья 39]*Компенсация за полную или частичную утрату грузов и за задержку в доставке*

[1. Когда в соответствии с условиями настоящего Соглашения перевозчик обязан возместить стоимость грузов, утраченные полностью или частично, размер такого возмещения рассчитывается на основании стоимости груз в месте и на момент принятия к его перевозке.]

[2. Стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же, при отсутствии и той и другой, на основании стоимости товара такого же рода и качества.]

[3. Размер возмещения не может, однако, превышать (3) расчетные единицы на килограмм недостающего веса-брутто.]

[4. Более высокий размер возмещения может быть потребован, если сторонами договора была согласована стоимость груза или заявлена особая заинтересованность в доставке.]

[5. Кроме того, подлежат возмещению плата за перевозку, таможенные пошлины и другие затраты, понесенные в связи с перевозкой груза, полностью в случае полной утраты и в пропорции, соответствующей утраченной части при частичной утрате, однако иной убыток возмещению не подлежит.]

[6. Если в случае задержки с доставкой истец докажет, что в результате задержки был нанесен ущерб, перевозчик обязан уплатить возмещение за такой ущерб в размере, не превышающем расходы за перевозку.]

[Статья 40]

Совместная ответственность перевозчиков

[Если перевозка, условия которой определяются единым договором, выполняется последовательно несколькими перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю операцию; второй и каждый последующий перевозчик становится в силу принятия ими грузов и транспортной накладной сторонами договора перевозки, на условиях, указанных в транспортной накладной.]

[Статья 41]

Размер возмещения за вред, нанесенный лицам

[1. Общая сумма возмещения, которая может быть востребована от перевозчика к выплате за вред, нанесенный лицам, или смерть, не может превышать (100.000 долл.США) на каждого пострадавшего.]

[2. Сумма, предусмотренная в пункте 1, не включает в себя понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные и прочие расходы, возмещение или оплата которых может быть потребована от перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.]

[3. Стороны договора перевозки могут согласовать более высокий предел возмещения. Если договором не оговорено иное, такая договоренность должна быть в пользу всех лиц, имеющих право на получение возмещения.]

[Статья 42]

Размер возмещения за утерю или повреждение багажа

[1. Когда согласно договору Соглашения возмещение ущерба за полную или частичную утерю или за повреждение багажа возлагается на перевозчика, то может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру утраты или повреждения, однако эта сумма не может превышать (3.000 долл.США) на одного пассажира; может быть также востребовано возмещение за ущерб или повреждение перевозимого транспортного средства, однако в размере, не превышающем (10.000 долл.США) за одно транспортное средство.]

[2. Сумма, предусмотренная в пункте 1, не включает в себя понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные и прочие расходы, возмещение или оплата которых может быть востребована от перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд или трибунал.]

[3. Стороны договора перевозки могут согласовать более высокий предел возмещения.]

ЧАСТЬ X **ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ**

Статья 43 (44)

Создание таможенной транзитной системы

1. Договаривающиеся стороны создают таможенную транзитную систему для облегчения передвижения грузов по своим территориям.

[2. Договаривающиеся стороны согласны применять Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г.]

[3. Договаривающиеся стороны, не являющиеся сторонами данной Конвенции, предпримут необходимые шаги для присоединения к ней.]

Статья 44 (43)

[1. Договаривающиеся стороны будут принимать меры по принятию таможенного контроля транспортных средств, багажа и пассажиров следующих транзитом по их территории в соответствии с положениями протокола N VII].

2. (исключен).

ЧАСТЬ XI **ДОКУМЕНТАЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ**

Статья 45

Консолидация и согласование документов

1. Договаривающиеся стороны признают, что документация и процедуры являются важными элементами финансовых и временных затрат, которые сказываются на эффективности транзитных операций, и выражают согласие свести такие расходы и задержки к минимуму.

2. Поэтому Договаривающиеся стороны обязуются:

- a) ограничить количество документов и, по возможности, сократить процедуры и формальности, необходимые для транзитных перевозок;
- b) привести свою документацию в соответствие с образцом-формуляром для торговой документации Организации Объединенных Наций;
- c) по возможности, гармонизировать товарные коды и описания с общепринятыми в международной торговле;
- d) периодически пересматривать необходимость и полезность всех документов и процедур, предписываемых для применения в транзитных перевозках;
- e) устранять любые документы и требования в отношении формальностей, которые будут согласованно сочтены излишними и не отвечающими какой-либо специфической цели.

Статья 46

Извещение об изменениях в документации и процедурах

Договаривающиеся стороны должны заблаговременно ставить в известность другие Договаривающиеся стороны о любых требованиях или изменениях в предписываемых документах и процедурах, вводимых для транзитных перевозок.

Статья 47

Основная документация и процедуры

Основные документы и процедуры, применяемые Договаривающимися сторонами во исполнение настоящего Соглашения, определены в [Протоколе VII.]

ЧАСТЬ XII **ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 48

Предоставление больших льгот

Настоящее Соглашение никоим образом не ведет к изъятию льгот при транзите, превышающих предусматриваемые настоящим Соглашением, при условии, что условия и положения, на которых они предоставляются, отвечают принципам, воплощенным в настоящем Соглашении. Соглашение не препятствует также предоставлению больших льгот в будущем.

Статья 49*Внутреннее законодательство*

1. Внутреннее законодательство и положения, касающиеся транспорта, в той части, в какой они не регламентированы настоящим Соглашением и [Протоколами] к нему, применяются в равной степени и без дискриминации к транзитным перевозкам.
2. Договаривающиеся стороны обязуются гармонизировать и упрощать свои правила, положения и административные процедуры, относящиеся к транзитным перевозкам, в соответствии с положениями настоящего Соглашения.

Статья 50*Международные конвенции*

Настоящее Соглашение не препятствует применению обязательных положений международных конвенций, относящихся к вопросам, затрагиваемым в настоящем Соглашении, при условии, что спор возникает исключительно между сторонами договора перевозки, основное место ведения предпринимательской деятельности которых находится в государствах-участниках таких конвенций.

[Статья 51]*Наблюдение за выполнением положений Соглашения*

[Договаривающиеся стороны согласились в течение шести месяцев со дня вступления в силу настоящего Соглашения создать орган по координации транзитных перевозок - "Транзитно-транспортный координационный совет" (ТТКС).]

[Статья 52]*Положение о ТТКС и его состав*

- [1. ТТКС отвечает за достижение целей Рамочного соглашения по транзитным перевозкам; в частности, он рассматривает вопросы, связанные с транзитно-транспортной политикой и оперативным содействием транзитным перевозкам.]
- [2. В состав ТТКС входят министры или представители компетентных органов, отвечающие за вопросы транспорта в каждой из Договаривающихся сторон, которым оказывают помощь:
 - a) Исполнительный комитет, состоящий из постоянных представителей министерств и ведомств, ответственных за транспортные вопросы в каждой из Договаривающихся сторон.
 - b) [Секретариат]
- [3. Положение о ТТКС, Исполнительном комитете и секретариате приведено в Протоколе VIII.]

[Статья 53]*Решения Транзитно-транспортного координационного совета*

- [1. Решения, принимаемые ТТКС по вопросам применения настоящего Соглашения, являются обязательными для Договаривающихся сторон. Однако, любое предложение ТТКС, связанное с необходимостью внесения поправок в положения настоящего Соглашения и Протоколы к нему, должно применяться только после того, как оно будет одобрено в соответствии с процедурой принятия поправок, установленной для этой цели в Статьях 55 и 56 настоящего Соглашения.]
- [2. Договаривающиеся стороны имеют право приглашать, наряду с постоянными членами ТТКС, экспертов для участия в рассмотрении конкретных вопросов, вынесенных на рассмотрение ТТКС.]
- [3. Договаривающиеся стороны информируют другие Договаривающиеся стороны об установленных в их странах процедурах одобрения поправок, предложенных ТТКС.]

[Статья 54]*Доклады Транзитно-транспортного координационного совета*

[ТТКС докладывает Договаривающимся сторонам о рекомендациях и результатах работы каждого своего заседания.]

[Статья 55]*Поправки, предложенные через Транзитно-транспортный координационный совет*

- [1. Каждая Договаривающаяся сторона может предлагать поправки к настоящему Соглашению через ТТКС; ТТКС может инициировать поправки и от своего собственного имени. Предлагаемые поправки рассматриваются ТТКС, который информирует Договаривающиеся стороны о согласованных поправках.]
- [2. Если каждая из Договаривающихся сторон уведомит о своем принятии поправок, упомянутые поправки вступают в силу в день получения ТТКС последнего из таких уведомлений о принятии.]
- [3. Если в течение шести месяцев одна или несколько Договаривающихся сторон не уведомят об официальном принятии поправок и при этом не сообщат о своем возмущении против предлагаемых поправок, поправки будут считаться принятыми.]
- [4. ТТКС уведомляет о принятии поправок Депозитария, который информирует об этом Договаривающиеся стороны.]

[Статья 56]*Составление новых Протоколов*

- [1. Независимо от процедуры принятия поправок, заложенной в Статье 55 настоящего Соглашения, ТТКС имеет полномочия на составление новых Протоколов. Тексты этих новых Протоколов ТТКС направляет Договаривающимся сторонам.]
- [2. Если в течение девяноста дней ни от одной из Договаривающихся сторон не поступит возражений, новый Протокол вступает в силу на девяносто первый день после извещения о нем Договаривающихся сторон.]
- [3. ТТКС уведомляет о принятии нового Протокола Депозитария и Договаривающиеся стороны.]

[Статья 57]*Действительность поправок*

[Любое государство, присоединившееся к настоящему Соглашению в соответствии с положениями Статьи 64 (1)(с), считается принявшим все поправки и новые Протоколы к настоящему Соглашению, имевшими силу на момент присоединения к Соглашению.]

[Статья 58]*Урегулирование споров*

[Все споры, противоречия и претензии между Договаривающимися сторонами, которые возникают из настоящего Соглашения и его Протоколов или в связи с ними, и все нарушения, прекращения действия или недействительность, которые не могут быть урегулированы путем консультаций между сторонами, передаются любой из Договаривающихся сторон в ТТКС.]

[Статья 59]*Арбитраж*

- [1. Урегулирование споров, противоречий или претензий, не решенных путем консультаций или при посредничестве ТТКС, по просьбе любой из Договаривающихся сторон, вовлеченных в них, через арбитраж и соответственно передается на рассмотрение нескольких арбитров, выбранных с согласия Договаривающихся сторон.]
- [2. Если в течение трех месяцев со дня запроса об арбитраже Договаривающиеся стороны не придут к согласию о назначении общих арбитров, любая из Договаривающихся сторон может обратиться в ТТКС с просьбой о назначении арбитров, которые не должны являться гражданами ни одной из этих Договаривающихся сторон и которым спор будет передан для вынесения решения.]
- [3. Если какая-либо из Договаривающихся сторон, находящихся в споре, не сможет обратиться к процедуре арбитража, предусмотренной в пункте 2 настоящей статьи, или если

ТТКС не сможет прийти к согласию о назначении арбитров, любая из данных Договаривающихся сторон может попросить Региональный центр коммерческого арбитража в Бангкоке назначить арбитров, которые должны являться гражданами ни одной из этих Договаривающихся сторон и которым спор должен быть передан для вынесения решения, в соответствии с правилами арбитража Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).]

[Статья 60]

Решение арбитров

[Решение арбитров, назначенных в соответствии со Статьей 59, является окончательным и обязательным для участвующих в споре Договаривающихся сторон.]

[Статья 61]

Доклад арбитров

[Арбитры ставят в известность все Договаривающиеся стороны о существовании и характере спора и общих условиях его урегулирования; уведомления рассылаются на английском и русском языках в течение одного месяца после вынесения решения.]

[Статья 62]

Затраты, связанные с арбитражем

[Договаривающиеся стороны поровну несут затраты, связанные с арбитражем. Арбитры могут принять решение о том, чтобы одна из Сторон оплатила большую долю расходов или все расходы, а данное решение является обязательным для заинтересованной Договаривающейся стороны.]

ЧАСТЬ XII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 63

Функции Депозитария

Настоящее Соглашение и все документы по его окончательному подписанию, ратификации или присоединению к нему должны передаваться на хранение Депозитарию. Правительство _____ выполняет функции Депозитария настоящего Соглашения.

1. Депозитарий:

- a) принимает и хранит оригинал настоящего Соглашения;
- b) готовит заверенные копии оригинала настоящего Соглашения и передает их Сторонам и государствам, имеющим право стать сторонами настоящего Соглашения;

- c) получает все подписи к настоящему Соглашению, принимает и хранит все документы, нотификации и извещения, связанные с ним;
- d) изучает, все ли подписи, документы, нотификации и сообщения, связанные с настоящим Соглашением, представлены в должной и правильной форме, и при необходимости привлекает внимание данного государства к этому вопросу;
- e) информирует Стороны и государства, имеющие право стать сторонами настоящего Соглашения, о действиях, нотификациях и извещениях, имеющих отношение к настоящему Соглашению;
- f) информирует государства, имеющие право стать участниками настоящего Соглашения, когда получены на хранение подписи, документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, требуемые для вступления настоящего Соглашения в силу;
- g) информирует государства-участники настоящего Соглашения о подписаниях, ратификациях Соглашения и о присоединениях к нему других государств;
- h) информирует государства-участники настоящего Соглашения о вступлении в силу поправок к настоящему Соглашению;
- i) регистрирует настоящее Соглашение в секретариате Организации Объединенных Наций;

2. В случае возникновения каких-либо разногласий между государством и Депозитарием по вопросу исполнения последним своих функций, Депозитарий или данное государство доводят вопрос до сведения подписавшихся государств и Договаривающиеся стороны и, при необходимости, до сведения [ТТКС.]

Статья 64

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. [Не имеющие выхода к морю страны Центральной Азии и транзитные страны имеют право стать Договаривающимися сторонами настоящего Соглашения путем:
 - a) подписания без условия его последующей ратификации, принятия или одобрения; или
 - b) подписания с условием его последующей ратификации, принятия или одобрения; или
 - c) присоединения.
2. Настоящее Соглашение будет оставаться открытым для подписания с ____ до ____.

3. После _____ настоящего Соглашения будет оставаться открытым для присоединения государств, упомянутых в пункте 1, которые еще не подписали Соглашение.

4. Документы о ратификации, принятии, одобрении и присоединении должны быть переданы на хранение Депозитарию.

Статья 65

Оговорки

(Исключены)

Статья 66

Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу через шесть месяцев после того, как правительства шести государств-членов ОЭС, по крайней мере одно из которых является прибрежным, поставят свои подписи без оговорки о последующей ратификации, принятии или одобрения или передадут Депозитарию на хранение документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.

2. Для каждого государства, которое ратифицирует, примет, одобрит или присоединится к настоящему Соглашению после того, как выполнены требования о вступлении в силу, содержащиеся в пункте 1, данное Соглашение вступает в силу через 3 месяца после передачи на хранение данным государством надлежащего документа.

Статья 67

Дата применения

Каждая Договаривающая сторона применяет положения настоящего Соглашения к транзитным перевозкам и связанным с ними договорам перевозки грузов, багажа и пассажиров, заключенным на момент вступления для нее в силу настоящего Соглашения или после этого.

Статья 68

Денонсация

1. Любая Договаривающая сторона может денонсировать настоящее Соглашение в любой момент по истечении двух лет со дня вступления в силу настоящего Соглашения путем подачи письменного уведомления Депозитарию.

2. Данная денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении года после получения уведомления Депозитарием. Если в уведомлении указан более длительный срок, денонсация вступает в силу по истечении такого более длительного указанного срока после получения уведомления Депозитарием.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные, поставили ниже свои подписи в указанные даты.

СОВЕРШЕНО _____ года, в единственном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются аутентичными, а в случае разногласий за основу будет приниматься английский текст.

[Список подписантов будет определен после переформулировки статьи 64]

КАРТЫ И УСТАНОВЛЕННЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ МАРШРУТЫ, ПРОЛЕГАЮЩИЕ ПО ТЕРРИТОРИЯМ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ СТОРОН.

(представляются Договаривающимися Сторонами по ТТФА и не подлежат утверждению директивными органами ОЭС)

ЧАСТЬ – I

УСТАНОВЛЕННЫЕ АВТОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ МАРШРУТЫ

Установленные автодорожные транзитные маршруты каждой Договаривающейся стороны на ее территории приведены ниже в соответствии с существующей международной (или национальной) нумерацией.

По каждому маршруту существуют индикаторы пограничных пунктов (въезд/выезд), их названия, а также названия основных районов и провинциальных городов по маршруту и расстояния между ними.

ЧАСТЬ – II

УСТАНОВЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ МАРШРУТЫ

Приведенные ниже установленные железнодорожные транзитные маршруты каждой Договаривающейся стороны на ее территории основываются на Соглашении об организационных и операционных аспектах комбинированных транспортных услугах между Европой и Азией, подготовленных Организацией по сотрудничеству между железными дорогами (ОСЖД).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Конечные пункты маршрутов:

(а) в алфавитном порядке:

- ACE – маршруты, включенные в AGC - Европейское соглашение о международных магистральных линиях (СМЖЛ), AGTC - Европейское соглашение по важным международным линиям комбинированного транспорта и связанным с ними сооружениям и Соглашение ОСЖД;
- AC – маршруты, включенные в соглашения AGTC и ОСЖД;
- A – маршруты, включенные только в соглашение ОСЖД.

(б) в цифровом выражении:

- Основные маршруты представлены двумя цифрами;
- Ветки от основных маршрутов представлены тремя цифрами или дробями;

ЧАСТЬ – III

УСТАНОВЛЕННЫЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ МАРШРУТЫ

I. На Каспийском море:

1	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Баку (Азербайджан)
2	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Махачкала (Россия)
3	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Нека (Иран)
4	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Ношар (Иран)
5	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Амирабад (Иран)
6	Актау (Казахстан)	Туда и обратно	Астрахань (Россия)
7	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Астрахань (Россия)
8	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Махачкала (Россия)
9	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Нека (Иран)
10	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Азали (Иран)
11	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Ношар (Иран)
12	Баку (Азербайджан)	Туда и обратно	Туркменбаши (Туркменистан)
13	Нека (Иран)	Туда и обратно	Туркменбаши (Туркменистан)
14	Ношар (Иран)	Туда и обратно	Астрахань (Россия)
15	Ношар (Иран)	Туда и обратно	Махачкала (Россия)
16	Ношар (Иран)	Туда и обратно	Туркменбаши (Туркменистан)
17	Туркменбаши (Туркменистан)	Туда и обратно	Астрахань (Россия)
18	Туркменбаши (Туркменистан)	Туда и обратно	Махачкала (Россия)
19	Туркменбаши (Туркменистан)	Туда и обратно	Азали (Иран)
20	Азалии (Иран)	Туда и обратно	Астрахань (Россия)
21	Азалии (Иран)	Туда и обратно	Махачкала (Россия)
22	Азалии (Иран)	Туда и обратно	Актау (Казахстан)

II. Реки и каналы

1. Судоходные пути по реке Иртыш:

Усть-Каменогорск – Семипалатинск - Павлодар (Казахстан) – Омск (Россия) – Тобольск – Ханты-Мансийск – Салехард – Карское море (Северный Ледовитый океан).

2. Судоходные пути по рекам Пяндж и Амударье:

Бендер Шерхан (Афганистан) – Нижний Пяндж (Таджикистан) – Термез (Узбекистан)- Муркы (Туркменистан)

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
АВТОДОРОГ (МИНИМАЛЬНЫЕ), ИСПОЛЬЗУЕМЫХ
ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ СООБЩЕНИЙ**

Единые (или вполне гармонизированные) технические характеристики автомобильных дорог, используемых для транзитных сообщений, необходимы для беспрепятственного движения автотранспортных средств по международным маршрутам, пролегающим по территории Договаривающихся сторон, обеспечения безопасности и удобств водителю и пассажирам. Для целей настоящего Приложения устанавливаются нижеследующие положения.

Статья 1

1. Договаривающиеся стороны для целей настоящего Приложения будут применять положения Приложений II и III к Европейскому Соглашению о международных автомагистралях (AGR, 1975 г.) с учетом поправок к ним, вступившим в силу 24 июня 1989 года. Название данных Приложений:
 - Условия, которым должны отвечать международные автомагистрали (Приложение II, ECE/TRANS/16/AMEND.2).
 - Идентификация и обозначение дорог категории E (Приложение III, ECE/TRANS/16/AMEND.2).
2. Страны, не присоединившиеся к вышеназванному Соглашению, могут рассмотреть возможность своего присоединения к нему или будут применять в отношении предписанных для международных транзитных перевозок автомобильных дорог технические характеристики, схожие или не противоречащие тем, которые предусмотрены в AGR (1975 г.) и вышеназванных Приложениях к этому Соглашению.

Статья 2

При строительстве новых международных автомагистралей и модернизации существующей сети соответствующие власти Договаривающихся сторон будут стремиться к созданию таких условий, которые отвечали бы интересам перевозчиков в отношении размеров, нагрузки на ось и общего веса автотранспортных средств, указанных в статьях 4 и 5 Приложения IV (Технические требования к автодорожным транспортным средствам) к Рамочному соглашению по транзитным перевозкам от 1998 года.

Статья 3

Договаривающиеся стороны могут согласовать и иные технические характеристики автодорог через Транзитно-транспортный координационный совет (ТТСС) для содействия беспрепятственному движению автотранспортных средств по международным маршрутам, пролегающим по их территории.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ
ТРАНСПОРТУ (МИНИМАЛЬНЫЕ) ИСПОЛЬЗУЕМОМУ ДЛЯ
ТРАНЗИТНЫХ СООБЩЕНИЙ**

Нижеприводимые технические характеристики по железнодорожному транспорту основаны на Соглашении об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия, заключенном в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) в 1997 году и которые согласуются с положениями Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (АОТС) от 1 февраля 1991 года (ЕСЕ/ТКАЫ15/88).

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ЛИНИЙ, ИМЕЮЩИХ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ
И КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Параметры важнейших железнодорожных линий для транзитных и комбинированных перевозок указаны в таблице и приведены ниже. Заданные значения, указанные в колонке "А" данной таблицы, следует рассматривать как важные цели, которые должны быть достигнуты в соответствии с национальными планами развития железных дорог. Любые отклонения от этих значений следует рассматривать как исключение.

Железнодорожные линии подразделены на две основные категории:

- А) Существующие линии, которые в случае необходимости могут быть модернизированы, а если их модернизация или адаптация вызывает трудности или невозможна, то требования к этим линиям должны быть облегчены.
- В) Новые линии, которые будут строиться.

Параметры, указанные в приведенной ниже таблице, также применяются, где это необходимо, при перевозках железнодорожными паромными, которые являются составной частью сети железных дорог.

Таблица
 Параметры железнодорожных линий имеющих важное значение для транзитных и
 комбинированных перевозок

N п/п	Категории ж-д линий	А		Б
		существующих линий		новых линий
		В настоящее время	заданные на будущее	
1.	Размер колеи	1435 мм 1520 мм 1676 мм		1435 мм 1520 мм 1676
2.	Количество пу- тей	1-2	1-2	1-2
3.	Габарит погруз- ки(статический)	Прилож.5 к СМГС	МСЖД(2) "Б"	2 МСЖД "Ц1" 4,2 м
4.	Миним.растоян. между осям и путей	4,0 – 4,8м	4.5 – 4.8м	4.5 – 4.8м
5.	Расчетная мини- мальная скор.	50-90 км/ч	90- 120 км/час (3)	120 км/час (3)
6.	Разрешенная на грузка на ось вагона при ско- рости: < 100 км/час < 100 км/час	17.27 – 22.5 т 20 т	22,5 т 20 т	22,5 т 20 т
7.	Максимальный уклон (1)	Не устанавливаются		12,5
8.	Минимальная по- лезная длина приемо-отправо- чных путей	385 – 850м	750 – 850 м	750 – 850 м

- 1). Имеет рекомендательный характер
- 2) МСЖД (1ЛС)- Международный Союз железных дорог
- 3) Минимальные параметры для поездов комбинированных перевозок
(см. приложение IV).

Примечание к № 3 Таблицы:

Железные дороги, имеющие ограничения, отличающиеся от Габарита погрузки (статический) указанного в Приложение-5 МСЖД, должны информировать железнодорожные администрации других Договаривающих сторон.

Примечание к № 5 Таблицы:

Железнодорожные администрации, устанавливающие предварительные скоростные ограничения, отличающиеся от упомянутых в строке №5 таблицы, должны информировать железнодорожные администрации других Договаривающих сторон об этом.

Пояснения к некоторым параметрам, содержащимся _в приведенной выше таблице

1. Количество путей

Линии транзитных и комбинированных перевозок должны обеспечивать достаточную пропускную способность и возможность точного соблюдения графиков движения.

В принципе, эти два требования можно соблюсти лишь на линиях, имеющих не менее двух путей; однако однопутные линии допускаются к использованию, если соблюдаются другие параметры, указанные в Соглашении.

2. Габарит погрузки

Минимальный габарит погрузки для линий транзитных и комбинированных перевозок показан на рисунке 1.

На новых линиях применение больших габаритов погрузки обычно не влечет за собой каких-то капиталовложений и поэтому был принят габарит МСЖД Ц1.

Габарит МСЖД Ц1, в частности, допускает:

- a.** перевозку грузовых автотранспортных средств и автопоездов (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененое транспортное средство, тягач и полу-прицеп), соответствующих Европейскому габариту погрузки автотранспортных средств (высота 4м и ширина 2,5 м), в специальных вагонах,грузовая площадка которых находится на высоте не более 60 см над уровнем рельсов;
- b.** перевозку обычных автомобильных полу-прицепов шириной 2,5 м и высотой 4 м в вагонах с нишами и с обычными тележками;
- c.** перевозку контейнеров ISO шириной 2,44 м и высотой 2,9м на обычных железнодорожных платформах;
- d.** перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;
- e.** перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,5 м высотой 2,9 м в соответствующих вагонах.

На существующих линиях, проходящих через горные районы, имеются множество тоннелей, соответствующих габаритам погрузки, или чуть превышающие по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД Ц1 невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

Согласно правилам МСЖД, указанные значения нагрузок на ось допустимы при диаметре колес не менее 84 0 мм.

Рисунок

Габариты погрузки 0А, 0В, 0С, согласно брошюры МСЖД 506 (Ж

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК И МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

А. Требования к организации транзитных и комбинированных _перевозок

1. Для того чтобы гарантировать эффективность и быстроту движения транспортных потоков, обусловленных современными методами производства и сбыта товаров, транзитные и комбинированные перевозки должны отвечать следующим требованиям, в частности:

- a) отправление/прибытие должны осуществляться в соответствии с потребностями клиентуры (в частности, установление позднего времени закрытия для погрузки и более раннего времени доставки грузов), обеспечение регулярности перевозок;
- b) быстрота перевозок "от двери до двери", высокая точность, надежные сроки перевозок;
- c) надежность и своевременность информации о транспортных операциях, простота документации, малый риск урона;
- d) способность осуществлять перевозки всех типов стандартных контейнеров и загрузочных устройств, которые могут перевозиться в международном автодорожном сообщении между Европой и Азией. В этой связи следует учитывать предвидимые разработки относительно веса и размеров загрузочных устройств.

2. Эти требования должны быть выполнены через:

- a) повышение скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которое должно быть равным или больше скорости непрерывной перевозки автомобильным транспортом;
- b) использование нерабочих часов грузополучателя (т.е. осуществлять перевозки в ночное время), с тем, чтобы грузы можно было доставить утром по желанию клиентуры;
- c) наличие соответствующего оборудования в достаточном количестве и потенциала инфраструктуры;
- d) использование, по возможности, поездов прямого сообщения;
- e) осуществление организационных мер по улучшению организации перевозок за счет использования современных систем связи.

3. Для обеспечения указанных выше требований поезда и инфраструктура должны иметь удовлетворяющий уровень эффективности, т.е. отвечать определенным минимальным стандартам, которые должны соблюдаться всеми ведомствами имеющими отношение к перевозкам.

В. Эксплуатационно-технические параметры поездов

4. Поезда, используемые для транзитных и комбинированных перевозок, должны отвечать следующим минимальным требованиям:

Значения (миним.)		На будущее (как целевые)
Параметры	В настоящее время	
Скорость	60- 90 км/ч	90-100/100- 120 км/ч
Длина поезда	365- 850 м	750 - 850 м
Вес поезда	600 - 3200 т	1500 - 3200т
Нагрузка на ось	20 т	22.5/20 т

Если невозможно организовать движение поездов прямого сообщения, то поезда могут быть сформированы по возможности из групп вагонов, когда вагоны одной группы должны следовать в один и тот же пункт назначения. По возможности, необходимо обеспечить как можно меньше остановок поездов следующих в прямом сообщении, в том числе и на пограничных переходах.

5. Подвижной состав должен отвечать указанным выше требованиям в отношении скорости и нагрузки на ось, а также быть способным перевозить все виды грузов с учетом их веса и размеров.

6. Поезда для транзитных и комбинированных перевозок должны иметь высочайший приоритет. График их движения следует составлять таким образом, чтобы он удовлетворял потребностям клиентуры в отношении надежности и регулярности перевозок.

С. Минимальные требования к железнодорожным линиям

7. Пропускная способность железнодорожных линий, предназначенных для транзитных и комбинированных перевозок, должна быть достаточной, чтобы избегать простоя поездов, используемых для этих перевозок.

8. Для улучшения железнодорожных линий, планируемых для транзитных и комбинированных перевозок, следует использовать параметры, рекомендованные ОСЖД/МСЖД.

Д. Минимальные требования к терминалам

9. Для эффективной обработки грузов на терминалах должны соблюдаться следующие требования:

- а). разрыв во времени, от крайнего срока принятия грузов до отправления вагонов, от прибытия вагонов и до их готовности к выгрузке, не должен превышать одного часа;
- в). время ожидания автотранспортных средств, доставляющих или забирающих груз с терминалов, не должен превышать 30-40 минут;
- с). расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:
 - к нему имелся быстрый и легкий доступ от объектов отправителей и получателей грузов;

- в пределах железнодорожной сети он имел хорошие соединения с магистральными железнодорожными линиями, а для перевозок вагонов группами хороший доступ к скоростным поездам комбинированных перевозок.

10. Приведенные ниже минимальные требования к промежуточным станциям применимы также и к терминалам.

Е. Минимальные требования к промежуточным станциям

11. Остановки поездов комбинированных перевозок в пути по техническим или эксплуатационным причинам, следует также использовать для выполнения иных задач, которые все-равно придется осуществлять на других остановках (т.е. пограничный контроль, смена локомотивов и т.п). Инфраструктура таких промежуточных станций должна отвечать следующим требованиям:

- a.** различные типы путей (приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, подъездные, смены колесных пар) должны иметь достаточную пропускную способность для обеспечения минимальной продолжительности необходимых стоянок;
- b.** габариты погрузки указанных выше путей должны соответствовать параметрам используемых железнодорожных линий (МСЖД "Б" или МСЖД "Ц1").
- c.** длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок;
- d.** в случае использования электрической тяги пути должны быть доступны для электровозов (на пограничных станциях) обеих сторон;
- e.** мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также процедура проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

11.1 На станциях обмена группами вагонов продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 180 мин, в каждом случае. Это может быть достигнуто путем соответствующего формирования поездов (у которых протяженность маршрута следования должна быть по возможности максимальной, включая пересечения границ), а также за счет создания адекватной инфраструктуры на станциях обмена группами вагонов.

11.2. На пограничных пунктах „ поезда комбинированных перевозок, по возможности, должны быть безостановочными, а если остановки неизбежны, то их продолжительность должна быть весьма незначительной (не более 180 минут). Это должно быть достигнуто:

- a.** путем форсирования выполнения задач обычно проводимой на границе, или если это невозможно, путем ее выполнения на внутренних пунктах, в которых поезда вынуждены останавливаться в любом случае по причинам технического, коммерческого и/или административного характера;
- b.** путем осуществления только одной остановки, и то на совместных (общих) пограничных станциях.

11.3. На станции смены колесных пар и перегруза для удовлетворения потребностей в будущем необходимо разработать эффективные технологии с точки зрения экономии времени и затрат. Продолжительность остановок на таких станциях должна быть, по возможности, минимальной. Имеющиеся средства для смены колесных пар или перегрузки

должны быть достаточными для обеспечения малой продолжительности стоянок. Стандарты, применимые для перемещения грузов в вагоны другой колеи, должны быть применимы и для перегрузки в терминалах.

11.4. На паромных причалах/портах продолжительность остановок при транзитных и комбинированных перевозках должна быть как можно короткой (по возможности не более одного часа). Это может быть достигнуто за счет создания соответствующей инфраструктуры паромных причалов в портах и использования соответствующих паромов (см. п.12 ниже), а также с помощью следующих мер:

- a.** применение мер, упомянутых выше в пункте 11.2, к необходимым требованиям пограничного контроля;
- b.** согласование графиков движения паромов и на железных дорогах и заблаговременное предоставление информации в целях ускорения погрузки судов и/или формирования составов.

F. Минимальные требования к паромным судам.

12. Паромные суда, используемые для транзитных и комбинированных перевозок, должны соответствовать следующим требованиям:

- a.** их размеры и класс должны соответствовать перевозимым грузам и вагонам;
- b.** возможности осуществления быстрой загрузки и выгрузки паромных судов, а также укладки грузов/вагонов в соответствии с требованиями последующей железнодорожной перевозки (разделение в случае необходимости, комбинированных перевозок от пассажирских и/или автомобильных перевозок);
- c.** если в ходе переправы груз остается в вагонах, то паромные суда должны быть легкодоступными, что позволяет обойтись без сортировочных операций, требующих больших затрат времени. Габарит погрузки, нагрузка на ось и т.п. должны соответствовать требованиям ОСЖД/МСЖД.
- d.** если перемещение грузов необходимо осуществить без вагонов, то для осуществления возможной автомобильной перевозки между паромным и железнодорожным терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ

Статья 1 Определения

В целях настоящего Приложения применяемые в нем выражения имеют следующие значения:

Нагрузка на ось: Фактическая нагрузка, передаваемая на дорожное покрытие всеми колесами конкретной оси или группы осей ;

Вес брутто: Фактический вес груженого транспортного средства с находящимися на борту экипажем и пассажирами;

Максимально допустимый вес: Максимальный вес груженого транспортного средства, объявленный в качестве разрешенного компетентным органом государства, в котором транспортное средство зарегистрировано;

Порожний вес: Вес транспортного средства без экипажа, пассажиров или груза, но с полным запасом горючего и комплектом инструментов, обычно находящегося на борту.

Статья 2 Принятие транспортных средств

Договаривающиеся Стороны допускают транспортные средства, отвечающие техническим требованиям, применяющимся на территориях других Договаривающихся Сторон в которых они зарегистрированы, и имеющие Свидетельства о соответствии требованиям или подобный документ, выданный компетентным на то органом в стране регистрации.

Статья 3 Приспособление транспортных средств к транзитным перевозкам под таможенным контролем

Транспортные средства, предназначенные для международных автодорожных перевозок грузов в соответствии с настоящим Приложением, должны строиться так, чтобы отвечали требованиям, изложенным в Приложении 2 к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) 1975 года.

Статья 4 Максимальные нагрузки на ось и вес брутто транспортных средств

1. Максимально допустимые нагрузки на ось, применимые к осям имеющим по четыре колеса на каждую ось, на территориях Договаривающихся сторон составляют:

	В настоящее время	* Задание на будущее
а) для одиночной оси	6 -12 тонн	10 -13 тонн
в) для сдвоенной оси	10 - 22,5 тонн	16,5-20 тонн
с) для строенной оси	13 - 33 тонн	20 - 30 тонн
д) вес-брутто	36 -40 тонн	40 - 42 тонн

* а) Данное задание может быть осуществлено в сроки заданные в Программе действий на Десятилетие транспорта и коммуникаций в регионе ЭКО (1998-2007) .

б) В случае, если одна или более Договаривающихся сторон не имеют возможности обеспечить данное задание к концу вышеупомянутого Десятилетия, то они должны принять такие меры, которые обеспечивали бы перевозчику возможность беспрепятственной доставки грузов до грузополучателя в режиме транзита товаров под таможенным контролем.

2. Для практического использования, максимально-допустимые нагрузки на ось, установленные внутренним законодательством Договаривающихся сторон, приведены в Таблице-1.

3. В случае, если какая-либо Договаривающаяся сторона намерена изменить норматив максимально-допустимой нагрузки на ось, то она должна поставить в известность об этом, официально, по дипломатическим каналам все Договаривающиеся стороны, а также Транзитно-Транспортный Координационный Совет (ТТКС) не менее чем за два месяца до начала ввода нового норматива. В противном случае любые претензии Договаривающейся стороны изменившей норматив будут недействительны до тех пор пока не истечет трехмесячный срок со дня ввода в действие нового норматива.

Статья 5 **Максимальные габариты транспортных средств**

Габариты транспортных средств, используемых для транзитной перевозки грузов, не должны превышать:

	В настоящее время	Задание на будущее
по ширине:	2,50 метра	3,00 метра
по высоте:	4.00 метра	4.50 метра
по длине :		
- с жесткой базой:	11 метров	-----
- с полв-прицепом:	17.4 метра	-----
- автопоездов:	18 метров	2 4 метра

Таблица-1
 Максимально-допустимые нагрузки на ось действующие на территориях Договаривающихся сторон в соответствии с их внутренним законодательством

№.	Договаривающиеся стороны	Максимально допустимые нагр.			Макс.допустим. Вес -брутто (в тоннах)
		для одиночной оси (в тоннах)	для двоянной оси (в тоннах)	для строенной оси (в тоннах)	
1.	И.Г.Афганистан	10,0	16,0	22,0	36,0
2.	Азербайджан	10,0	16,0	22,0	36,0
3.	И.Р. Иран	13,0	20,0	26,0	40,0
4.	Казахстан	8,0	13,3	18,8	36,0
5.	Кыргызстан	10,0	16,0	22,0	36,0
6.	И.Р.Пакистан	12,0	22,5	33,0	36,0
7.	Таджикистан	8,0	14,0	22,0	36,0
8.	Турция	10,0	16,0	22,0	40,0
9.	Туркменистан	6,0	10,0	13,0	36,0
10.	Узбекистан	8,0	16,0	24,0	40,0

Страхование гражданской ответственности автомобилистов от убытков, причиненных третьим лицам

Договаривающиеся стороны признают, что страхование автотранспортных средств от гражданской ответственности является очень важным и необходимым элементом в организации международных автодорожных перевозок.

Для этой цели устанавливаются следующие положения под в этом Приложении.

Статья 1

Договаривающиеся стороны для целей данного Приложения будут применять между собой положения Единого Соглашения между Бюро, являющимися ответственными за управление и осуществление операций по международной страховой системе зеленой карте.

Статья 2

Договаривающиеся стороны, не являющиеся сторонами Международной страховой зеленой карты, предпримут необходимые шаги, чтобы подписать вышеупомянутое Соглашение.

Статья 3

1. Во исполнение настоящего приложения Договаривающиеся стороны должны использовать временную схему страхования гражданской ответственности автомобилистов от убытков, причиненных третьим лицам пока все Договаривающиеся стороны не вступят в Международной страховой системе зеленой карты.
2. Порядок и условия реализации данной временной страховой схемы должны устанавливаться Страховым подкомитетом Координационного совета по транзитным транспортным перевозкам.
3. С момента вступления настоящего Соглашения в силу, каждая Договаривающаяся сторона, в течение трех месяцев, должна брать на себя ответственности по определению конкретной национальной компании или других специализированных организаций имеющие полномочия участвовать в предложенной временной страховой системе в качестве Национального бюро по страхованию автотранспорта.

Статья 4

В состав Страхового подкомитета Координационного совета по транзитным транспортным перевозкам должны входить по два человека от каждой подписывающей стороны, а именно из числа органов контроля страхования и организации, действующей в качестве Национального бюро по страхованию автотранспорта (уполномоченная страховая компания).

Круг вопросов, рассматриваемых упомянутым страховым подкомитетом:

- a. Определение страховых тарифов и подготовка положений касательно получения страховых премий и оплаты исков (по материальному ущербу и телесному повреждению);
- b. Подготовка проекта многостороннего соглашения по страхованию среди Договаривающихся сторон и его контроль после подписания;
- c. Подготовка страхового полиса гражданской ответственности автомобилистов от убытков, причиненных третьим лицам;
- d. Рассмотрение предложений и замечаний, поступающих от Договаривающихся сторон; внесение возникших спорных вопросов на Координационном совете по транзитным транспортировкам для их решения; согласование проектов необходимых документов с Правительствами Договаривающихся сторон;
- e. Рассмотрение любого другого вопроса страхования с целью ускорения реализации ТТФА.

Статья 5

Во исполнение положений вышеизложенных статей, Договаривающиеся стороны примут следующие меры:

a). обязуются требовать от страховой компании или компаний, учрежденных на их территории и страхующих транспортные средства в отношении ответственности перед третьими лицами, принять систему Международной страховой зеленой карты;

в). Гармонизировать внутреннее законодательство необходимое для выполнения положений настоящего Приложения, и

с). Разрешать перевод денежных средств для компенсации, выплачиваемой суммы национальными бюро других Договаривающихся сторон, в соответствии с положениями системы Международной страховой зеленой карты.

Статья 6

Предложения, подготовленные Страховым подкомитетом, будут представлены на утверждение Координационного совета по транзитным транспортировкам.

**ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

РАЗДЕЛ I

Организация международных перевозок грузов

Статья 1

Международная перевозка грузов

Международная перевозка грузов автомобильным транспортом между Договаривающимися сторонами Рамочного соглашения по транзитным перевозкам осуществляется согласно положений Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года и Протокола к нему от 5 июля 1978 года (г.Женева).

Если государства не являются сторонами вышеназванной конвенции, то они не могут предоставить надлежащие условия перевозчикам Договаривающихся сторон Рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

РАЗДЕЛ II

Организация международных пассажирских перевозок

Статья 2

Пассажирский билет

1. Пассажирский билет является договором перевозки согласно международного права.
2. При перевозках пассажиров, перевозчик должен выдавать индивидуальные и коллективные билеты.
3. На билете должно быть указано название перевозчика, а также, что договор подпадает под действие положений настоящих Правил, несмотря на никакие оговорки противоположного толка. На билете также должно быть указано имя и подлинность пассажира.

4. Отсутствие, неправильность оформления или утеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который продолжает регламентироваться положениями настоящих Правил. В случае отсутствия, неправильности заполнения или утери билета, пассажир показывает и удостоверяет свою личность стороне контракта, выдавшей билет, чтобы продолжать оставаться в контракте на перевозку.

Статья 3 ***Регистрация багажа***

Если пассажир желает сдать свой багаж, а перевозчик принимает, то перевозчик может выдать, а по просьбе пассажира возможно и в сочетании с билетом, квитанцию о регистрации багажа или любой другой аналогичный документ, в котором указываются количество мест и характер врученного ему багажа и его объявленная стоимость.

Статья 4 ***Ответственность за телесные повреждения пассажиров***

1. Перевозчик несет ответственность за убыток или ущерб, связанный со смертью или телесными повреждениями, в т.ч. тяжкими, повлекшими инвалидность или психическое расстройство здоровья пассажира, если происшествие, повлекшее за собой этот ущерб, связано с перевозкой и имело место либо во время нахождения пассажира на транспортном средстве, либо во время его посадки и высадки, либо в связи с погрузкой или выдачей багажа, и обусловлено ошибкой или небрежностью перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность, таких как агенты, слуги и другие лица, к чьим услугам он прибегал для выполнения своих обязательств, согласно договору перевозки, когда такие агенты, слуги и другие лица действуют в пределах своих служебных обязанностей, как если бы это были его собственные действия или упущения. Такая ошибка или небрежность презюмируется, в отсутствие доказательства обратного, если смерть или телесные повреждения или полное расчленение и/или необратимая полная инвалидность, или психическое расстройство здоровья пассажира вызваны от/или в связи со столкновением, взрывом или пожаром.

2. Перевозчик несет ответственность за убыток или ущерб, указанный в пункте 1, если этот убыток или ущерб причинен:
 - а) в результате неполадок в транспортном средстве или неисправности его оборудования; или
 - б) вменяемая в вину ошибка или небрежность допущена со стороны лица, у которого перевозчик нанял транспортное средство, или со стороны лиц для которых то лицо, если само бы являлось перевозчиком, несло бы ответственность согласно пункту 1.
3. Для обеспечения выполнения положений вышеизложенных пунктов 1 и 2, перевозчик обязан страховать пассажиров.

Статья 5

Ответственность за потерю или повреждение багажа

1. Пассажир должен декларировать стоимость своего багажа при передаче его перевозчику. При оформлении этого акта, перевозчик несет ответственность в случае полной или частичной потери или повреждения багажа, если оно имело место во время перевозки и является следствием ошибки или небрежности перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность. Такая ошибка или небрежность презюмируется, в отсутствие доказательства обратного:
 - а) если потеря или повреждение багажа произошли от/или в связи со столкновением, взрывом или пожаром; или
 - б) если такой багаж был передан перевозчику: с момента принятия им ответственности до момента, либо вывоза его лицом, имеющим на то право, либо сдачи его на хранение, в соответствии с условиями договора.
2. Положения подпункта (б) пункта 1 настоящей статьи не применяются к автомобилям, перевозимым на других транспортных средствах, ни к багажу, находящемуся на таких автомобилях.

3. Перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение багажа, упоминаемые в пункте 1, если данная потеря или повреждение:

- а) вызваны неполадками в транспортном средстве или неисправностью его оборудования; или
- б) вменяемая в вину ошибка или небрежность допущены со стороны лица, у которого перевозчик нанял транспортное средство, или со стороны лиц, для которых то лицо, если бы оно само было перевозчиком, несло бы ответственность согласно пункту 1.

Статья 6

Размер возмещения за телесные повреждения пассажиров

Общая сумма возмещения за телесные повреждения пассажиров, которая может быть востребована от перевозчика к выплате за нанесенные телесные повреждения или смерть пассажиров, определяется национальным законодательством Договаривающихся сторон, если иное не предусмотрено условием договора перевозки между сторонами.

Статья 7

Размер возмещения за утерю или повреждение багажа

Согласно данным Правилам, перевозчик несет ответственность за возмещение ущерба вследствие полной или частичной утери или повреждения багажа. Возмещение ущерба может быть востребовано в сумме, равной размеру утраты или повреждения, однако эта сумма не может превышать ранее заявленной пассажиром стоимости багажа, а если таковой не было, то размер возмещения исчисляется из расчета не менее 5 долл.США или эквивалента в национальной валюте за каждый килограмм утеряннного и поврежденного багажа.

Статья 8
Возмещение судебных и прочих издержек

Размеры возмещений, предусмотренные статьями 6 и 7 настоящих Правил, не включают в себя судебные и прочие издержки, понесенные сторонами в отстаивании своих прав, возмещение или оплата которых может быть востребована от перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, если разбирающий дело суд или трибунал сочтет его применимым.

e VII

ПОЛОЖЕНИЕ О ТАМОЖЕННОМ КОНТРОЛЕ

**РАЗДЕЛ 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1
Применяемые термины**

Для целей настоящих Положений и в дополнение к определениям, содержащимся в Статье 1 Рамочного соглашения по транзитным перевозкам, применяются следующие основные термины:

Таможня: это государственная служба, которая несет ответственность за обеспечение выполнения таможенного законодательства и сбор импортных и экспортных пошлин и налогов, а также за применение других законов и правил, касающихся, среди прочего, ввоза, транзита и вывоза грузов.

Таможенное обеспечение: Метод таможенной идентификации грузов, транспортных средств и иных мест способных вмещать товары, производимый таможенными органами путем наложения пломб, печатей, нанесения цифровой, буквенной или иной опознавательной маркировки.

Транзит товаров под таможенным контролем: Транспортировка товаров (грузов) под таможенным контролем от таможни отправления до таможни назначения через таможни транзитных государств.

Декларант: Физическое или юридическое лицо, подписывающее грузовую таможенную декларацию на товары и транспортное средство предназначенных для транзита товаров под таможенным контролем или от чьего имени подписана эта Декларация.

Грузовая таможенная декларация для транзита товаров под таможенным контролем: Заявление установленной формы, которым заинтересованные лица заявляют груз для его транзита под таможенным контролем и заполняют реквизиты, которые таможня требует заявить для осуществления транзита товаров под таможенным контролем.

Таможня отправления: Любая таможня Договаривающейся стороны, в которой начинается транзит товаров под таможенным контролем.

Промежуточная таможня: Любая таможня Договаривающейся стороны через которую транспортное средство или контейнер проходит в процессе транзита товаров под таможенным контролем.

Таможня назначения: Любая таможня, Договаривающейся стороны, в которой завершается транзит товаров под таможенным контролем.

**Статья 2
Сфера применения Приложения**

Положения настоящего Приложения охватывают транзит грузов либо в транспортных средствах, которые таможня может эффективно

опечатать, либо в неопечатываемом транспортном оборудовании под таможенным контролем.

- a. отправленных с территории одной Договаривающейся стороны с назначением в пункт на территории третьей страны через территорию одной или более Договаривающихся сторон.
- b. отправленных с территории третьей страны с назначением в пункт на территории одной из Договаривающихся сторон через территорию одной или более Договаривающихся сторон; и
- c. отправленных с территории одной Договаривающейся стороны с назначением в пункт на территории другой Договаривающейся стороны через территорию третьей Договаривающейся стороны.

Статья 3

Пошлины и налоги при временном ввозе

1. Договаривающиеся стороны соглашаются разрешать временный ввоз материалов, предназначенных для обслуживания и восстановления транспортных средств, а также для частей и оборудования, используемых при ремонте или техническом обслуживании в качестве сменных частей и оборудования, встроенного или используемого на транспортном средстве, уже временно ввезенных на их территории. Для таких частей и оборудования могут быть потребованы гарантия и документ о временном ввозе.
2. Договаривающиеся стороны также соглашаются освободить от уплаты импортных пошлин и налогов следующие предметы: топливо и смазочные материалы, содержащиеся в штатных емкостях транспортных средств по прибытию; запчасти, принадлежности и оборудование, включая специальное оборудование для погрузки, выгрузки, перегрузки и защиты груза.

Статья 4

Маршруты для таможенного транзита

Договаривающиеся стороны гарантируют, что транзитные маршруты, указанные в Приложении I к Рамочному соглашению по транзитным перевозкам могут использоваться для транзита товаров под таможенным контролем на их территориях.

Статья 5

Таможни для таможенного транзита

1. Афганистан выделил нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения она уполномочила выступать в качестве:

Таможни отправления: _____ ()

Промежуточной таможни : (заполнить) _____

Таможня назначения: _____ ()

2. Азербайджан выделил нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения он уполномочил выступать в качестве :

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

3. Исламская Республика Иран выделил нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения он уполномочил выступать в качестве :

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

4. Республика Казахстан выделил нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения она уполномочила выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

5. Кыргызская Республика выделила нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения она уполномочила выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

– Бишкекская, Ошская, Нарынская и Иссыкульская.

1 Промежуточной таможни:

– Караболтинская.

1 Таможни назначения

– Любая из вышеназванных таможен.

6. Исламская Республика Пакистан выделила нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения он уполномочил выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

()

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

7. Республика Таджикистан выделила нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения он уполномочил выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

. Турецкая Республика выделила нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения она уполномочила выступать в

качестве:

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

9. Туркменистан выделил нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения он уполномочил выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

10. Республика Узбекистан выделила нижеследующие таможни, которые для целей настоящего Приложения она уполномочила выступать в качестве:

1 Таможни отправления:

1 Промежуточной таможни: 0 (заполнить)

1 Таможни назначения

2 Статья 60

2 Часы работы и компетенция пограничных таможен 2 по вопросам транзита товаров под таможенным контролем

1. Для целей настоящего Приложения соответствующие таможни, расположенные на общей границе, работают в соответствии с режимом, согласованным Договаривающимися сторонами.
2. Договаривающиеся стороны уполномочивают свои соответствующие пограничные таможни очищать от пошлины все товары провозимые

транзитом под таможенным контролем в соответствии с положениями настоящего Приложения.

2Статья 7 О 2Грузовая таможенная декларация для транзита товаров

1. В тех случаях, когда транзитные перевозки осуществляются в соответствии с Конвенцией МДП 1975 года, то для грузовой таможенной декларации используются книжки МДП.
2. Договаривающиеся стороны могут совместно предписать другую (-ие) форму (ы) грузовой таможенной декларации для использования в оформлении транзита товаров под таможенным контролем в соответствии с настоящим Приложением.

Статья 7

Таможенные печати, пломбы и крепления

1. Таможенные печати, пломбы и крепления используемые для транзита товаров под таможенным контролем должны соответствовать минимальным требованиям, изложенным в приложении 2 к настоящему Приложению.
2. Таможенные печати, пломбы и крепления установленные таможенными органами других Договаривающихся сторон или третьей стороны, соответствующие требованиям приложения, принимаются для целей настоящего Приложения. Договаривающиеся стороны, в тех случаях, когда такое иностранное таможенное обеспечение будет сочтено ими недостаточным или ненадежным или в тех случаях, когда их таможенные органы осуществили осмотр товаров, сохраняют за собой право проставлять свои собственные печати, пломбы и крепления.
3. Договаривающиеся стороны предоставляют друг другу образцы таможенных печатей, пломб и креплений, которые используются для целей транзита товаров под таможенным контролем.

Статья 8

Технические требования к опечатываемости транспортных средств

1. Транспортные средства, предназначенные для перевозок под таможенными пломбами и печатями в соответствии с настоящим Приложением, конструируются и оборудуются таким образом, чтобы:
 - a) таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
 - b) грузы не могли извлекаться из/или помещаться в опечатанную часть транспортного средства или без оставления видимых следов повреждения или срыва таможенных печатей и пломб;
 - c) в них не было никаких потайных мест в которых можно спрятать товары ;
 - d) все места, в которых могут помещаться товары, были легко доступны для таможенного досмотра;

и эти транспортные средства должны получать одобрение на пригодность к осуществлению перевозок товаров под таможенными печатями и пломбами в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

2. Договаривающиеся стороны обязуются принимать транспортные средства, одобренными компетентными органами других Договаривающихся сторон, без каких либо дополнительных инспекций, а также транспортные средства одобренные в соответствии с международными документами, которые обуславливают необходимые технические требования и процедуру получения одобрения транспортных средств, предназначенных для международной перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами .

Статья 9

Технические требования к неопечатываемости транспортных средств



РАЗДЕЛ 2

ВЗАИМНАЯ АДМИНИСТРАТИВНАЯ ПОМОЩЬ

Статья 10

Предоставление информации

Таможенные органы Договаривающихся сторон по просьбе передают друг другу в оперативном порядке:

- a. сообщения, касающиеся заполненных или принятых на их территории грузовых таможенных деклараций, в отношении которых существуют сомнения в их подлинности;
- в. информацию, дающую возможность проверить подлинность печатей и пломб, в отношении которых заявляется, что они были наложены на их территории.

Статья 11

Уведомление о неточностях

1. Таможенные органы Договаривающихся сторон оперативно и без задержек уведомляют друг друга о любых серьезных ошибках в грузовых таможенных декларациях или о любых иных серьезных неточностях, обнаруженных в связи с транзитом товаров под таможенным контролем, осуществляющегося в соответствии с положениями настоящего Приложения, с тем, чтобы можно было расследовать это дело, собрать какие-то причитающиеся пошлины и налоги, а также предотвратить повторение подобных обстоятельств.

2.

РАЗДЕЛ 3

СКЛАДСКИЕ ОБЪЕКТЫ

Статья 12

Разрешение на складирование транзитных грузов

Договаривающиеся стороны разрешают складировать на своей территории грузы, отправленные с /или предназначенные к отправке на территорию Других Договаривающихся сторон, либо на временном складе, либо на складе таможни, где такое хранение необходимо либо до, либо после транзита товаров под таможенным контролем или на любом этапе такой перевозки, например на приграничном пункте, на срок, достаточный для того, чтобы эти грузы можно было отправить на их конечный пункт назначения в третьей стране, или поместить в режим транзита товаров под таможенным контролем.

Статья 13

Операции, разрешенные в отношении складированных грузов

1. В отношении складированных грузов допускаются обычные операции, необходимые для их сохранения в должном состоянии. Такие операции включают чистку, выбивание, удаление пыли, дробление партий, формирование отправок, погрузку и выгрузку, сортировку и ремонт или смену пришедшей в негодность упаковки.
2. В отношении грузов также допускаются нормальные операции, необходимые для облегчения их изъятия из места хранения и дальнейшей транспортировки. Такие операции включают штабелирование, взвешивание и маркировку.

Статья 14

Документы на складирование

По прибытии на склад грузы принимаются на временное хранение по коммерческому или транспортному документу, сопровождающему их, например по грузовому манифесту, документу на мультимодальную перевозку, транспортной накладной, накладной на воздушную перевозку или по грузовой таможенной декларации для транзита товаров под таможенным контролем. Грузы, помещенные на таможенный склад, должны соответствовать национальным таможенным требованиям в отношении складирования.

РАЗДЕЛ 4 ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 15

Первоочередность определенных партий грузов

На любой таможне, где производится таможенная очистка транзитных грузов перевозимых под таможенным контролем, Договаривающиеся стороны отдают приоритет таможенной очистке партий грузов, содержащих живых животных, скоропортящиеся товары и другие срочно требующиеся грузы, для которых быстрая перевозка является необходимым условием.

Статья 16

Несчастные случаи

О несчастных случаях и иных непредвиденных событиях происходящих на маршруте транзита товаров под таможенным контролем сообщается таможне или иным компетентным органам, находящимся в близости к месту несчастного случая или иного непредвиденного события, которые удостоверяют случившееся.

Статья 17

Утрата или гибель товара

1. Договаривающиеся стороны предоставляют освобождение от уплаты обычно начисляющихся импортных пошлин и налогов в тех случаях, когда таможенным органам убедительно доказано, что грузы, отправленные из /или на территорию другой Договаривающейся стороны в режиме транзита товаров под таможенным контролем уничтожены или безвозвратно утрачены в вследствие аварийного происшествия или форсмажорных обстоятельств, либо отмечается незначительная недостача в силу самого характера груза.

2. Остатки таких грузов могут быть:

- a. Вывезены обратно в страну опарвления
- b. Уничтожены или приведены в товарную непригодность под контролем таможни без издержек на доходы, или
- c. Брошены с согласия таможенных органов без каких либо издержек на доходы.

Статья 18

Перевозка опасных грузов

Транзитные перевозки опасных грузов транспортными средствами регулируются внутренним законодательством Договаривающихся сторон.

Статья 19

Обзор выполнения положений настоящего Приложения

Представители таможенных администраций Договаривающихся

сторон (члены комитета ЭКО по транзитной торговле) собираются на совещания не реже одного раза в год или по просьбе какой-либо Договаривающейся стороны или Транзитно-транспортного координационного совета для контроля хода выполнения положений настоящего Приложения.

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТАМОЖЕННЫМ ПЕЧАТЯМ, ПЛОМБАМ И К ИХ КРЕПЛЕНИЮ

Таможенные печати, пломбы и крепления должны удовлетворять следующим минимальным требованиям:

1. Общие требования в отношении печатей, пломб и их крепления:

- a. Должны быть прочными и долговечными;
- в. Должны легко и быстро накладываться;
- с. Должны легко проверяться и идентифицироваться;
- d. Должна быть исключена возможность удаления без нарушения целостности или без оставления видимых следов взлома;
- e. Не должно быть возможности более чем, однократного использования;
- f. Должны быть максимально сложными для копирования или подделки;

2. Физические спецификации печатей и пломб:

- a. Форма и размер печатей и пломб должны быть такими, чтобы легко считывались любые идентифицирующие пометки;
- в. Каждая проушина пломбы должна иметь размер, соответствующий размеру используемого крепления, и должна устанавливаться так, чтобы крепление прочно удерживалось на месте при опечатанной пломбе;
- с. Используемый материал должен быть достаточно прочным для предотвращения случайного слома, преждевременной потери своих качеств (в силу погодных условий, воздействия химикатов и т.п.) и иметь свойства возможности обнаружения попыток их вскрытия.

3. Идентификационные пометки:

Пломба или соответствующее крепление должны быть промаркированы таким образом, чтобы:

- a. было видно, что это таможенная печать - с использованием слова либо "Таможня" либо "Customs".
- в. было видно, какая страна наложила печати и пломбы, предпочтительнее при помощи знака, используемого при обозначении страны регистрации автотранспортного средства, предназначенного для международных сообщений.
- с. была возможность идентифицировать таможенную печать, пломбу или по указанию которой она была наложена, путем использования, например, кодовых букв или цифр.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ПОЛОЖЕНИЕ О ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОМ КООРДИНАЦИОННОМ СОВЕТЕ (ТТСС)

Статья 1 Полномочия и состав ТТСС

1. Транзитно-транспортный координационный совет отвечает за достижение целей Рамочного соглашения по транзитным перевозкам (ТТФА). Он контролирует, обеспечивает выполнение и координирует вопросы транзитных перевозок между Договаривающимися сторонами.

2 В состав Транзитно-транспортного-координационного совета входят председатели национальных межведомственных комиссий по обеспечению пересечения границ и содействие международным перевозкам или высокопоставленные представители Договаривающихся сторон занимающиеся вопросами транзитных перевозок.

3. Совет может учреждать свои собственные вспомогательные органы на которые он может опираться в исполнении своих функций для достижения целей Рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

Статья- 2 Цели и функции Совета

1. Совет рассматривает вопросы, связанные с урегулированием транзитно-транспортных вопросов в контексте Рамочного соглашения по транзитным перевозкам:

- a. Изучает все вопросы, связанные с сотрудничеством в области транзитных перевозок, решению которых Договаривающиеся стороны договорились содействовать;
- b. Изыскивает пути достижения согласия между Договаривающимися сторонами в вопросах, связанных с региональными проектами направленными на улучшение

условий транзита на территориях Договаривающихся сторон;

- c. Формулирует общие принципы и пожелания, регулирующие транзитные перевозки между Договаривающимися сторонами;
- d. Обеспечивает единое толкование и применение положений Соглашения и его приложений.
- e. Рассматривает меры, направленные на приведение Соглашения в соответствие с новыми потребностями и технологическими разработками;
- f. Сотрудничает с другими международными организациями занимающимися транзитно-транспортными вопросами.

Статья 3 Совещание Совета

1. Транзитно-транспортный координационный Совет собирается не реже 1 раза в год.
2. По просьбе Договаривающейся стороны, направленной через Секретариат, транзитно-транспортный координационный совет и его вспомогательные органы могут проводить внеочередные совещания.
3. Председательство в транзитно-транспортном координационном совете и в его вспомогательных органах осуществляется поочередно из числа членов этих органов на ежегодной основе.
4. Очередные совещания Транзитно-транспортного координационного совета созываются по очереди в каждой из Договаривающихся сторон, которая обеспечивает организацию совещания и прием его участников за свой счет. Внеочередные совещания проводятся по согласованию в любой из Договаривающихся сторон на аналогичных условиях упомянутых выше.

5. Представители транзитно-транспортного координационного совета и его вспомогательных органов исполняют свои функции и в межсессионные периоды до того момента пока следующие председатели не приступят к исполнению своих функций.

6. Функции Секретариата ТТСС и его вспомогательных органов осуществляет Секретариат ЭКО.

Статья 4

Решения Совета и его вспомогательных органов

1. Решения транзитно-транспортного координационного совета принимаются консенсусом и имеют для Договаривающихся сторон обязательную силу. При невозможности достижения консенсуса и при невозможности для какой-либо Договаривающейся стороны принять мнение большинства, либо транзитно-транспортный координационный совет. Либо одна из Договаривающихся сторон могут просить об урегулировании вопроса через арбитраж в соответствии с положениями статей 37-39 рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

2. Решения вспомогательных органов Совета принимаются консенсусом и должны получить одобрение Транзитно-транспортного координационного совета. При невозможности достижения консенсуса решение вопроса передается Транзитно-транспортному координационному совету.