

**О ратификации Рамочного соглашения Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам и Протокола о подписании текстов Приложений к Рамочному соглашению Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам**

Закон Республики Казахстан от 8 февраля 2003 года N 384

Ратифицировать Рамочное соглашение Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам, совершенное в Алматы 9 мая 1998 года, и Протокол о подписании текстов Приложений к Рамочному соглашению Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам, совершенный в Исламабаде 28 апреля 2000 года.

*П р е з и д е н т*

*Республики Казахстан*

**Рамочное Соглашение ЭКО  
по транзитным перевозкам Преамбула**

Д о г о в а р и в а ю щ и е с я            с т о р о н ы :

Руководимые желанием поддерживать, развивать и укреплять дружеские отношения и сотрудничество между своими странами;

Осознавая возрастающие взаимоотношения государств в региональном и международном плане;

Придерживаясь 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 Азиатского 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 (A/49/150), и Ашхабадскую Декларацию о развитии транспортной и коммуникационной инфраструктуры и сети транснациональных трубопроводов в регионе ЭКО (1997 год), 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 ЭКО 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, пассажиров и багажа между Договаривающимися сторонами, согласились о следующем:

## **Часть I**

### **Общие положения**

#### **Статья 1**

##### **Определения**

В целях настоящего Соглашения:

а) "государство, не имеющее выхода к морю" означает государство, не имеющее морского побережья;

б) "транзитное государство", означает имеющее или не имеющее выхода к морю государство, по территории которого осуществляется транзитная перевозка;

с) "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;

д) "разрешение" означает документ, выдаваемый компетентным органом одной Договаривающейся стороны дающий право/возможность автотранспортному средству, зарегистрированному в другой Договаривающейся стороне, на въезд-выезд или проезд транзитом через территорию другой Договаривающейся стороны;

е) "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;

ф) "транспортное средство" означает любые средства, используемые для перевозок грузов, пассажиров и багажа, включая контейнеры, и другое транспортное оборудование;

г) "перевозчик" означает любое юридическое или физическое лицо, имеющее разрешение осуществлять международные перевозки грузов, пассажиров и багажа, которое или от имени которого заключен контракт с грузоотправителем/

грузополучателем или с пассажиром на перевозку грузов или пассажиров и багажа;

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 юридическое или физическое лицо, уполномоченное на получение груза;

к) "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 или пассажиров и 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 нормативно-правовых 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 многократного 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 людей и окружающей среде, безопасности, сохранности имущества при транспортировке или хранении и т.п.;
- u) "Договаривающаяся сторона" означает правительство государства, которое подписывает данное соглашение и присоединяется к нему.

## **Статья 2**

### **Цели и задачи**

Основными целями и задачами Рамочного Соглашения по Транзитным Перевозкам и его приложений являются:

- i) облегчение движения грузов, пассажиров и багажа по территориям Договаривающихся сторон и обеспечение транзитного транспорта всеми необходимыми удобствами согласно положений настоящего Соглашения;
- ii) обеспечение сохранности грузов, пассажиров и багажа во 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 3**

### **Сфера применения**

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

## **Часть II**

### **Свобода транзита**

#### **Статья 4**

##### **Облегчение транзита**

Каждая Договаривающаяся сторона предоставляет другим Договаривающимся сторонам необходимые удобства для транзита по своей территории на условиях, определенных в настоящем Соглашении и Приложениях к нему.

#### **Статья 5**

##### **Таможенные пошлины, налоги и другие пошлины и сборы**

Транзитные перевозки автотранспортом освобождаются от уплаты таможенных пошлин, налогов и других сборов за исключением сборов, которые взимаются за оказание конкретных услуг в соответствии с внутренним законодательством страны, включая оплату проезда платных автомагистралей, оплату за содержание автодорог и т.д.

## **Часть III**

### **Назначение транзитно-транспортных маршрутов**

#### **Статья 6**

##### **Назначение и технические характеристики автодорожных, железнодорожных и внутренних водных маршрутов**

1. Договаривающиеся стороны принимают предписанные каждой Договаривающейся стороной автодорожные, железнодорожные и внутренние водные транзитные маршруты, которые представлены в Приложении-1.

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

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

#### **Статья 7**

##### **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 международно признанных документах и процедурах.

## **Статья 8**

### **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 такие 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 9**

### **Меры по ускорению очистки транзитных грузов**

1. Для обеспечения непрерывного и быстрого передвижения транзитных грузов Договаривающиеся стороны приложат усилия для того, чтобы:

а) установить в назначенных пограничных переходах посты с зонами контроля, которые должны располагаться смежно и быть организованы таким образом, чтобы осмотр транспортных средств и грузов производился в одном и том же месте, тем самым предотвращалась необходимость в повторной выгрузке и погрузке;

б) обеспечить, чтобы имелись необходимые людские ресурсы для быстрого оформления пограничных формальностей:

с) обеспечить складские площади для хранения грузов;

д) скоординировать часы работы смежных пограничных постов;

е) обеспечить адекватные площадки для контейнеров, грузовых автомобилей и других транспортных средств, ожидающих очистки грузов;

ф) обеспечить надежную почтовую и телекоммуникационную услуги;

г) обеспечить быстрый и эффективный транзит грузов между Договаривающимися сторонами и принять единую форму товаро-транспортных накладных.

## **Статья 10**

### **Безопасность транзитных перевозок**

1. Договаривающиеся стороны предпримут все необходимые меры для обеспечения безопасности движения, сохранности грузов 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 грузами и скоропортящимися продуктами.

## **Статья 11**

### **Открытие офисов**

1. Договаривавшиеся стороны будут выдавать разрешение на открытие на своей территории офисов транспортным компаниям, занимающимся транзитными перевозками, для целей выполнения таких перевозок.

2. Открытие таких офисов осуществляется в соответствии с внутренним законодательством Договаривающейся стороны.

## **Статья 12**

### **Многократные въездные и транзитные визы**

1. Договаривающиеся стороны должны выдавать водителям автотранспортных средств и лицам, занимающимся операциями по транзитным перевозкам и подпадающим под действие визовых требований, многократные въездные и транзитные визы сроком на один год с правом пребывания на территории каждой Договаривающейся стороны в течение 15 дней для транзита при каждом въезде и до 5 дней сверх этого по месту погрузки и разгрузки.

2. В случае болезни или телесных повреждений персонала, происшествия или поломки транспортного средства срок визы соответственно продлевается.

3. Процедура выдачи виз, упомянутых в пункта 1 и 2, должна производиться в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся сторон.

## **Часть IV**

### **Морские порты и их оборудование**

## **Статья 13**

### **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 превышающим установленные тарифы, оплачиваемые другими иностранными пользователями портовых мощностей.

## **Часть V**

### **Общие условия автодорожных перевозок**

#### **Статья 14**

##### **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 15**

##### **Разрешения на автодорожную перевозку**

1. Если наличие на автодорожную перевозку является условием транзитной перевозки грузов, пассажиров и багажа, то такие разрешения будут выдаваться в соответствии с внутренним законодательством.

2. Договаривающиеся стороны будут гармонизировать и облегчать требования, необходимые для выдачи разрешений на автомобильную перевозку грузов, пассажиров и багажа без каких-либо ограничений и квот.

#### **Статья 16**

##### **Транспортные услуги**

1. Каждая Договаривающаяся сторона разрешает транспортным средствам, зарегистрированным в другой Договаривающейся стороне, предоставлять услуги на транзитные перевозки на своей территории.

2. В случае отсутствия специального 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 17**

##### **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 другой залоговый документ при пересечении границы любой из Договаривающихся сторон в случае, если у него имеется разрешение, выданное в соответствии с настоящим Соглашением.

## **Статья 18**

### **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, изложенных в Приложении IV.

## **Статья 19**

### **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 20**

### **Взаимное признание водительских удостоверений**

Договаривающиеся стороны признают водительские удостоверения, 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 21**

### **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 проводить регулярный технический осмотр своих транспортных средств.

## **Статья 22**

### **Схема страхования автотранспортных средств в отношении ответственности перед третьим лицом**

1. Договаривающиеся стороны предпримут необходимые шаги по страхованию своих автотранспортных средств для покрытия ответственности перед третьими лицами, возникающей ответственности 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 Приложении-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 23**

### **Сборы и другие платежи**

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

## **Часть VI**

### **Общие условия перевозок железнодорожным транспортом**

## **Статья 24**

### **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 Приложении I. На передаточных станциях осуществляются основные технологические операции, такие как технический и коммерческий осмотр подвижного состава.

3. Договаривающиеся стороны оказывают содействие своим администрациям железных дорог в заключении соглашений между железными дорогами и в проведении

мер, соответствующих положениям настоящего Соглашения и Приложений к нему.

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

5. Договаривавшиеся 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), COTIF/CIM, CIV, заключенных в рамках ОСЖД и UIC.

## **Часть VII**

### **Общие условия перевозок внутренним водным транспортом**

#### **Статья 25**

##### **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 их 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 недискриминационной основе, а плата за их использование, если таковая имеется, взимается в соответствии с внутренними законодательствами.

#### **Статья 26**

##### **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**

### **Правила перевозок автомобильным транспортом**

## **Статья 27**

### **Правила перевозки грузов автомобильным транспортом**

Договаривающиеся стороны применяют правила автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа в соответствии с Приложением VI.

## **Часть IX**

### **Таможенный контроль**

## **Статья 28**

### **Создание таможенной транзитной системы**

1. Договаривающиеся стороны создают таможенную транзитную систему для грузов и транспортных средств согласно соответствующим международным таможенным конвенциям с целью облегчения передвижения грузов по своим территориям.

2. Договаривающиеся стороны, которые являются участницами Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года, будут применять между собой положения данной Конвенции. Договаривающиеся стороны, не являющиеся сторонами данной Конвенции, могут не придерживаться положений этой Конвенции.

3. Договаривающиеся стороны, не являющиеся сторонами данной Конвенции, рассмотрят возможность своего присоединения к ней.

## **Статья 29**

### **Облегчение и гармонизация Таможенных процедур**

Договаривающиеся стороны будут принимать меры по упрощению таможенного контроля транспортных средств, пассажиров и багажа, следующих транзитом по их территории, в соответствии с положениями Приложения VII.

## **Часть X**

### **Документация и процедуры**

## **Статья 30**

### **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 затраты к минимуму.

2. Поэтому Договаривающиеся стороны обязуются:

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

## **Статья 31**

### **Извещение об изменениях в документации и процедурах**

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

## **Статья 32**

### **Основная документация и процедуры**

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

## **Часть XI**

### **Прочие положения**

## **Статья 33**

### **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 34**

### **Внутреннее законодательство**

1. Внутреннее законодательство и положения, касающиеся транспорта, в той части, в какой они не регламентированы настоящим Соглашением и Приложениями 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 35**

### **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 36**

### **Мониторинг и выполнение положений Соглашения**

1. Договаривающиеся стороны согласились в течение шести месяцев со дня вступления в силу настоящего Соглашения создать орган по координации транзитных перевозок под названием "Транзитно-транспортный координационный совет" (ТТКС) для мониторинга и выполнения положений данного Соглашения.

2. Вопросы этого Совета, включая положение о нем, состав, полномочия, источники формирования бюджета приведены в Приложении VIII.

## **Статья 37**

### **Урегулирование споров**

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

2. Урегулирование споров, противоречий или претензий, не решенных путем консультаций или при посредничестве ТТКС, по просьбе любой из Договаривающихся сторон, вовлеченных в них, осуществляется через арбитраж и соответственно

передается на рассмотрение арбитров, выбранных с согласия Договаривающихся  
с т о р о н .

3. Если какая-либо из Договаривающихся сторон, находящихся в споре, не сможет обратиться к процедуре арбитража этой статьи, или если ТТКС не сможет прийти к согласию о назначении арбитров, любая из данных Договаривающихся сторон может просить Президента международного экономического суда назначить арбитров, которые не 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) 1976 года.

## **Статья 38**

### **Решение арбитров**

Решение арбитров, назначенных в соответствии со статьей 38, является окончательным и обязательным для участвующих в споре Договаривающихся сторон.

## **Статья 39**

### **Доклад арбитров**

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

## **Часть XII**

### **Заключительные положения**

## **Статья 40**

### **Функции Депозитария**

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

1 . Д е п о з и т а р и й :

- 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 доводит вопрос до сведения подписавшихся государств и Договаривающихся сторон.

## **Статья 41**

### **Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение**

1. Страны-члены ЭКО имеют право стать Договаривающимися сторонами данного Соглашения. Другие страны, не являющиеся членами ЭКО, могут стать Договаривающимися сторонами данного Соглашения с единогласного согласия стран-членов ЭКО. Государство может стать Договаривающейся стороной данного Соглашения путем:

a) подписания без условия его последующей ратификации, принятия или одобрения;

b) подписания с условием его последующей ратификации, принятия или одобрения;

c) присоединения.

2. После вступления в силу, это Соглашение будет открыто для присоединения не



подписавшихся государств, упомянутых в пункте 1.

3. Документы о ратификации, принятии, одобрении и присоединении должны быть переданы на хранение Секретариату Организации Экономического Сотрудничества.

## **Статья 42**

### **Действительность поправок**

Любое государство, присоединившееся к настоящему Соглашению в соответствии с положениями Статьи 41 (1)(с), считается принявшим все поправки или новые Приложения к настоящему Соглашению, имевшими силу на момент присоединения к Соглашению.

## **Статья 43**

### **Вступление в силу**

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

3. Приложения к данному Соглашению будут согласованы и приняты компетентными органами соответствующих Договаривающихся сторон и вступают в силу с даты его одобрения всеми Договаривающимися сторонами, но после вступления в силу основного Соглашения.

## **Статья 44**

### **Дата применения**

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

## **Статья 45**

### **Денонсация**

1. Любая Договаривающаяся 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 в Алматы в девятый день месяца мая одна тысяча девятьсот девяносто восьмого года на английском языке в единственном оригинальном экземпляре.

<i>Исламского государства Афганистан</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Азербайджанской Республики</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Исламской Республики Иран</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Республики Казахстан</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Кыргызской Республики</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Исламской Республики Пакистан</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Республики Таджикистан</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Турецкой Республики</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Туркменистана</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>
<i>Республики Узбекистан</i>	<i>З а</i>	<i>П р а в и т е л ь с т в о</i>

**Неофициальный перевод с английского языка  
Секретариата ЭКО**

№. ССТС/ТСМ/80566.

Тегеран, 26 мая 1998 г.

Секретариат Организации Экономического Сотрудничества (ЭКО) свидетельствует о своем уважении посольствам стран-членов в Тегеране и имеет честь препроводить копию русского перевода основного текста Рамочного Соглашения по Транзитным



- Приложение N VIII Положение о транзитно-транспортном координационном совете (ТТКС).

В удостоверение чего нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих государств, поставили свои подписи под настоящим Протоколом:

*За Правительство Исламского Государства Афганистан*

*За Правительство Азербайджанской Республики*

*За Правительство Исламской Республики Иран*

*За Правительство Республики Казахстан*

*За Правительство Кыргызской Республики*

*За Правительство Исламской Республики Пакистан*

*За Правительство Республики Таджикистан*

*За Правительство Турецкой Республики*

*За Правительство Туркменистана*

*За Правительство Республики Узбекистан*

Приложение I

**Карты/схемы и предписанные автодорожные, железнодорожные и внутренние водные транзитные маршруты на территориях Договаривающихся сторон (Представляются Договаривающимися сторонами Рамочного соглашения по транзитным перевозкам и не подлежат утверждению высшими органами ЭКО)**

## **Часть-I**

### **Предписанные автодорожные транзитные маршруты**

Предписанные каждой Договаривающейся стороной автодорожные транзитные маршруты на ее территории приводятся ниже согласно существующей международной (или национальной) нумерации.

На каждом маршруте указываются пункты пограничного перехода (въездные/выездные) их названия, а также названия главных районных и областных городов по пути следования и расстояния между ними.

## **Часть-II**

### **Предписанные международные транзитные маршруты**

Предписанные каждой Договаривающейся стороной железнодорожные транзитные маршруты на ее территории в основном базируются на Соглашении об

организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия, заключенном в рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Обозначение маршрутов:

а) Буквенные обозначения

АСЕ - маршруты, включенные в АГС, АГИС и Соглашение ОСЖД.

АС - маршруты, включенные в АГИС и Соглашение ОСЖД.

А - маршруты, включенные только в Соглашение ОСЖД.

б) Цифровые обозначения

- основные маршруты обозначены двумя цифрами;

- разветвления от основного маршрута тремя цифрами или через дробь.

### Часть-III

#### Предписанные внутренние водные транзитные маршруты

I. На Каспийском море:

1. Актау (Казахстан) --- Баку (Азербайджан)
2. Актау (Казахстан) --- Махачкала (Россия)
3. Актау (Казахстан) --- Нека(Иран)
4. Актау (Казахстан) --- Ноушахр (Иран)
5. Актау (Казахстан) --- Амирабад (Иран, после ввода в строй)
6. Актау (Казахстан) --- Астрахань (Россия)
7. Баку (Азербайджан) --- Астрахань (Россия)
8. Баку (Азербайджан) --- Махачкала (Россия)
9. Баку (Азербайджан) --- Нека (Иран)
10. Баку (Азербайджан) --- Энвели (Иран)
11. Баку (Азербайджан) --- Ноушахр (Иран)
12. Баку (Азербайджан) --- Туркменбаши (Туркменистан)
13. Нека (Иран) --- Туркменбаши (Туркменистан)
14. Ноушахр (Иран) --- Астрахань (Россия)
15. Ноушахр (Иран) --- Махачкала (Россия)
16. Ноушахр (Иран) --- Туркменбаши (Туркменистан)
17. Туркменбаши (Туркменистан) --- Астрахань (Россия)
18. Туркменбаши (Туркменистан) --- Махачкала (Россия)
19. Туркменбаши (Туркменистан) --- Энвели (Иран)
20. Энвели (Иран) --- Астрахань (Россия)
21. Энвели (Иран) --- Махачкала (Россия)
22. Энвели (Иран) --- Актау (Казахстан)

## II. Реки и каналы:

1. Судоходные маршруты на всем протяжении реки Иртыш: Усть-Каменогорск -- Семипалатинск -- Павлодар (Казахстан)--- Омск (Россия)--- Тобольск --- Ханты-Мансийск --- Солехард --- Карское море.

2. Судоходные маршруты по рекам Пяндж и Амударья: Бендер Шерхан (Афганистан)--- Нижний Пяндж (Таджикистан) --- Термеа (Узбекистан) --- Мукры (Туркменистан).

### Приложение II

## **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.

#### **Приложение III**

#### **Технические характеристики по железнодорожному транспорту (минимальные), используемые 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 (AGTC) от 1 февраля 1991 года (ECE/TRANS/88).

#### **Технические характеристики железнодорожных линий, имеющих важное значение для транзитных и комбинированных (мультимодальных) перевозок**

Параметры важнейших железнодорожных линий для транзитных и комбинированных (мультимодальных) перевозок указаны в нижеприведенной таблице-1. 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 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.

Б) новые линии, которые будут строиться.

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

Т а б л и ц а - 1

**Параметры железнодорожных линий, имеющих значение для транзитных и комбинированных (мультимодальных) перевозок**

N п/п	Категории ж-д линий	А		В
	Параметры существующих линий	в настоящее время		новые линии заданные на будущее
1.	Размер колеи	1435 мм	1435 мм (1)	1435 мм (1)
		1520 мм	1520 мм (1)	1520 мм (1)
		1676 мм	1676 мм	1676 мм
2.	Количество путей	1-2	1-2	1-2
3.	Габарит погрузки (статический)	Прилож. 5 к СМГС	ОСЖД/МСЖД "Б"	ОСЖД/МСЖ Д (2) " Ц 1 "
4.	Миним. расстояние между осями путей	4,0-4,8 м	4,5-4,8 м	4,5-4,8 м
5.	Расчетная минимальная скорость	40-80 км/ч	90-120 км/ч (3)	120 км/ч (3)
6.	Расширенная нагрузка на ось вагона при скорости:			
	до 100 км/ч	17,2-22,5 т	22,5т	22,5 т
	более 100 км/ч	20 т	20 т	22,5 т
7.	Максимальный уклон	не устанавливается		12,5 мм/м
8.	Минимальная полезная длина приемно-отправочных путей	385-850 м	750-850 м	750-850 м

(1) Имеет рекомендательный характер

(2) МСЖД (UIC) - Международный союз железных дорог



(3) Минимальные параметры для поездов комбинированных перевозок

Примечание к пункту 3 таблицы:

Железные дороги, имеющие ограничения, отличающиеся от габаритов погрузки (статических), указанных в Приложении 5 СМГС, информируют об этом администрации железных дорог Договаривающихся сторон.

Примечание к пункту 5 таблицы:

Администрации железных дорог при введении временных ограничений по скорости, отличающихся от величин, приведенных в пункте 5 вышеприведенной таблицы информируют об этой соответствующие железнодорожные администрации Договаривающихся сторон.

**Пояснения к некоторым параметрам, содержащимся в приведенной выше таблице**

#### 1. Количество путей

Линии транзитных и комбинированных (мультимодальных) 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:

а) перевозку грузовых автотранспортных средств и автопоездов (грузовой автомобиль с прицепом, сочлененное транспортное средство, тягач и полуприцеп), соответствующих Европейскому габариту погрузки автотранспортных средств (высота 4 м и ширина 2,5 м). В специальных вагонах, грузовая площадка которых находится на высоте не более 60 см над уровнем рельсов;

б) перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и высотой 4 м в вагонах с нишами и обычными тележками;

с) перевозку контейнеров 180 шириной 2,44 м и высотой 2,9 на обычных железнодорожных платформах;

д) перевозку съемных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах;

е) перевозку контейнеров съемных кузовов шириной 2,5 м и 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.

Поэтому для существующих линий был выбран габарит МСЖД В, который, в частности, допускает:

- а) перевозку контейнеров 150 шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на железнодорожных контейнерных платформах, с высотой пола над уровнем рельсов в 1,18 м;
- б) перевозку съемных кузовов шириной 2,5 и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах с высотой пола 1,246 м;
- в) перевозку полу-прицепов на специальных платформах с нишами;
- г) перевозку контейнеров/съемных кузовов шириной 2,6 м и высотой 2,9 м на специальных платформах с низким уровнем пола.

Большинство существующих линий транзитных и комбинированных перевозок предлагают по крайней мере габарит МСЖД В. По другим же линиям практически не требуется больших капиталовложений для приведения их к этому стандарту.

### 3. Минимальная расчетная скорость

Минимальная расчетная скорость определяется геометрическими характеристиками трассы (радиусами кривых), требованиями безопасности и коэффициентами торможения подвижного состава.

### 4. Разрешенная нагрузка на ось

Это разрешенная нагрузка, приходящаяся на одну ось, которую способны выдержать железнодорожные линии, предназначенные для транзитных и комбинированных перевозок.

Такие линии должны выдержать движение наиболее современного как существующего, так и будущего подвижного состава, в частности:

- вагонов, с нагрузкой на сеть в 20 т., которые соответствуют классификации МСЖД "Ц". Согласно решениям МСЖД нагрузка на ось вагона в 22,5 т. принята для скоростей до 100 км/ч. Пределы нагрузки на ось в 20 т. определяются правилами М С Ж Д .

Согласно правилам МСЖД, указанные значения нагрузок на ось допустимы при диаметре колес не менее 840 мм.

Р и с у н о к - 1

Габариты погрузки	GA,	GB,	GC	согласно
брошюрге	МСЖД	506		ОР

(См. бумажный вариант)

<b>Эксплуатационные требования к перевозкам</b>	<b>характеристики инфраструктуры</b>	<b>и для</b>	<b>минимальные организации</b>
---	--------------------------------------	--------------	--------------------------------

## 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:

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

2. Эти требования должны быть осуществлены за счет:

- а) повышения скорости перевозки (от пункта отправления до пункта назначения с учетом всех остановок), которая должна соответствовать или превышать скорость перевозки автомобильным транспортом "от двери до двери";
- б) использования нерабочих часов грузополучателей (т.е. осуществлять перевозки в ночное время), с тем, чтобы грузы можно было доставить утром по желанию клиентуры;
- с) наличия в достаточном количестве соответствующего оборудования по обработке грузов и потенциала инфраструктуры;
- д) использования, по возможности, поездов прямого сообщения;
- е) осуществления организационных мер по улучшению организации перевозок за счет использования современных систем связи.

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

## В. Эксплуатационно-технические параметры поездов

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

Таблица 2

-----  
Значения (миним.)

!

! На будущее

Параметры ! В настоящее время ! (как целевые)

---

Скорость	60-90 км/ч	90-100/100-120 км/ч
Длина поезда	365-850 м	750-850 м
Вес поезда	600-3200 т	150-3200 т
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 грузовмещающих устройств (емкостей) с учетом их веса и размеров.

6. Поезда, осуществляющие транзитные и комбинированные перевозки, 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 избежать 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, между самым поздним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием и готовностью вагонов к выгрузке, не должен превышать одного часа;

б) время ожидания автотранспортных средств, доставляющих или забирающих груз с терминалов, не должен превышать 60 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 и таких задач, которые придется осуществлять на других остановках (т.е. пограничный контроль, смена локомотивов и т.п.).

Инфраструктура таких промежуточных станций должна отвечать следующим требованиям :

а) различные типы путей (приемно-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, подъездные, смены колесных пар) должны иметь достаточную пропускную способность для обеспечения минимальной продолжительности необходимых стоянок;

б) габариты погрузки указанных выше путей должны соответствовать параметрам используемых железнодорожных линий (МСЖД "В" или МСЖД "Ц1");

с) длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок;

д) в случае использования электрической тяги пути должны быть доступны для электровозов (на пограничных станциях) обеих сторон;

е) мощности по перевалке, обмен 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 маршрутов 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 весьма незначительной (не более 180 минут). Это должно быть достигнуто :

а) 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;

б) путем осуществления только одной остановки, и то на совместных (общих) пограничных станциях .

11.3. На станции смены колесных пар и перегруза для удовлетворения потребности 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 вагонов 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:

а) применение мер, упомянутых выше в пункте 11.2, к необходимым требованиям пограничного контроля;

б) согласование графиков движения паромов и на железных дорогах и заблаговременное предоставление информации в целях ускорения погрузки судов и/или формирования составов.

#### Г. Минимальные требования к паромным судам

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

а) их размеры и класс должны соответствовать перевозимым грузам и вагонам;

б) 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);

в) если в ходе переправы груз остается в вагонах, то паромные суда должны быть легкодоступны, что позволяет обойтись без сортировочных операций, требующих больших затрат времени. Габарит погрузки;

г) нагрузка на ось и т.п. должны соответствовать требованиям ОСЖД/МСЖД;

д) 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.

Приложение IV

**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 техническим 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, на территориях Договаривающихся сторон составляют:

	! В настоящее время !	Задание на будущее
а) Для одиночной оси	6-12 тонн	10-13 тонн
б) Для сдвоенной оси	10-22,5 тонн	16,5-20 тонн

с) Для встроенной оси	13-33 тонн	22-30 тонн
d) Вес-брутто	36-40 тонн	40-42 тонны

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 в состоянии обеспечить выполнение данного задания к концу вышеупомянутого Десятилетия, то они должны принять такие меры, которые обеспечивали бы перевозчику возможность продвижения 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 (на территории Пакистана	2,50 метра - 2,75 м)
По высоте:	4,00 метра	4-4,50 метра
По длине:		
- с жесткой базой:	11-12 метров	--
- с полуприцепом:	17,4 метра	--
- автопоездов:	18-20 метров	24 метра

Таблица 1



**Максимально допустимые нагрузки на ось,  
действующие на территориях Договаривающихся  
сторон в соответствии с их внутренним  
законодательством**

N	!Договаривающиеся! ! стороны !	Максимально допустимые			! Максимально ! допустимый ! вес - брутто ! (в тоннах)
		нагрузки			
	!	!-----!			
	!	!Для оди-!Для сдвоен-!Для вст-!			
	!	!ночной	!ной оси	!роенной	!
	!	!оси (в	!(в тоннах)	!оси (в	!
	!	!тоннах)	!	!тоннах)	!
1.	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	13,2	18,8	36,0
5.	Кыргызстан	10,0	16,0	22,0	36,0
6.	Пакистан	12,0	22,5	33,0	40,0
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

**Приложение V**

**Страхование автотранспортных средств  
в отношении гражданской ответственности  
перед третьими лицами**

Договаривающиеся стороны признают, что страхование автотранспортных средств в отношении гражданской ответственности перед третьими лицами является очень важным и необходимым элементом в организации международных автодорожных перевозок. Для целей данного Приложения устанавливаются следующие положения.

**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 системе страхования с применением "Зеленой карты".

## **Статья 2**

Договаривающиеся стороны, не являющиеся сторонами Международной системы страхования с применением "Зеленой карты", предпримут необходимые шаги для того, чтобы подписать вышеупомянутое Соглашение.

## **Статья 3**

1. Договаривающиеся стороны, для целей настоящего Приложения, будут использовать временную схему страхования автотранспортных средств в отношении гражданской ответственности перед третьими лицами до тех пор, пока все Договаривающиеся стороны не присоединятся к Международной системе страхования с применением "Зеленой карты".

2. Порядок и сроки реализации этой временной схемы страхования определяются Подкомитетом страхования Транзитно-транспортного координационного совета.

3. С момента вступления в силу настоящего Соглашения каждая из Договаривающихся сторон принимает на себя обязательство определить в течение трех месяцев конкретную национальную страховую компанию или иную специализированную организацию, уполномоченную на участие в предложенной временной схеме страхования в качестве Национального Бюро по страхованию автотранспортных средств.

## **Статья 4**

В состав Подкомитета страхования Транзитно-транспортного координационного совета входят по два представителя от каждой из Договаривающихся сторон: от органа страхового надзора и организации, выполняющей функции Национального Бюро по страхованию автотранспортных средств (уполномоченная страховая компания).

Круг полномочий указанного Подкомитета страхования включает:

а) Определение страховых тарифов и подготовка положений о порядке получения страховых возмещений и оплаты исков (за ущерб собственности и телесные повреждения) ;

б) Подготовка проекта многостороннего соглашения в области страхования между Договаривающимися сторонами и его мониторинг после подписания;

с) Подготовка страхового полиса, предназначенного для страхования автотранспортных средств в отношении гражданской ответственности перед третьими лицами ;

- d) Рассмотрение предложений и замечаний, поступающих от Договаривающихся сторон, вынесение возникших спорных вопросов на разрешение Транзитно-транспортного координационного совета, согласование проектов необходимых документов с правительствами Договаривающихся сторон;
- e) Рассмотрение любых других вопросов страхования для облегчения выполнения положений Рамочного соглашения по транзитным перевозкам.

## **Статья 5**

Во исполнение положений вышеизложенных статей, Договаривающиеся стороны п р и м у т с л е д у ю щ и е м е р ы :

- a) обязуются требовать от страховой компании или компаний, учрежденных на их территории и страхующих автотранспортные средства в отношении гражданской ответственности перед третьими лицами, обеспечить минимальный уровень страхового покрытия на уровне, определенном соглашениями Договаривающихся сторон;
- b) гармонизировать внутреннее законодательство, необходимое для выполнения положений настоящего Приложения, и
- c) разрешать перевод денежных средств для компенсации, выплачиваемой суммы национальными бюро других Договаривающихся сторон, в соответствии с положениями Международной системы страхования с применением "Зеленой карты".

## **Статья 6**

Предложения, подготовленные Подкомитетом страхования, передаются Транзитно-транспортному координационному совету (ТТСС) на одобрение.

Приложение VI

**П р а в и л а п е р е в о з о к  
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 положениям Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года и Протокола к нему от 5 июля 1978 года ( г . Ж е н е в а ) .

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 международному праву .

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 ; и ли

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 , в з р ы в о м и ли п о ж а р о м ; и ли

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 (b) 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 ; и л и

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 в соответствии с национальным законодательством той страны, в которой наступила ответственность перевозчика, но не менее 5 долларов США 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.

## Приложение VII

# П о л о ж е н и е 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 :

**Таможенные власти** : 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, импорта, экспорта и транзита грузов.

**Таможенное обеспечение** : метод таможенной идентификации грузов, транспортных средств и иных мест способных вмещать товары, осуществляемый таможенными властями путем наложения пломб, печатей, нанесения цифровой, буквенной и иной маркировки, идентификационных знаков, проставления штампов, описания товаров, фотографий, использования товаросопроводительной и иной документации .

**Транзит товаров под таможенным контролем** : таможенная процедура, в соответствии с которой грузы перевозятся под таможенным контролем через территорию Договаривающихся сторон от таможни отправления до таможни назначения .

**Декларант** : физическое или юридическое лицо, подписывающее грузовую таможенную декларацию 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 ее 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**

Положения настоящего Приложения применяются к грузам, а также к транспортным средствам, которые таможенные власти могут эффективно опечатать, либо к неопечатываемым транспортным средствам, следующим под таможенным контролем:

а) отправленных с территории одной Договаривающейся стороны с назначением в пункт на территории третьей страны через территорию одной или более Договаривающихся сторон;

б) отправленных с территории третьей страны с назначением в пункт на территории одной из Договаривающихся сторон через территорию одной или более Договаривающихся сторон; и

в) отправленных с территории одной Договаривающейся стороны с назначением в пункт на территории другой Договаривающейся стороны через территорию одной или более Договаривающихся сторон.

## **Статья 3. Пошлины и налоги при транзите товаров под таможенным контролем**

1. Договаривающиеся стороны соглашаются в соответствии со своим национальным законодательством разрешать временный ввоз материалов для обслуживания и восстановления транспортных средств, а также для оборудования и деталей, которые используются при ремонте или техническом обслуживании в качестве запасных частей для оборудования и деталей, встроенного или используемого на транспортном средстве, которые уже временно ввезены на территорию их государств. 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 на следующее: топливо и смазочные материалы, содержащиеся в штатных емкостях транспортных средств по прибытию; запчасти, принадлежности и оборудование, т.е. специальное оборудование для погрузки, выгрузки, перемещения и предохранения груза, которые являются частью транспортного средства.

3. Товары, перевозимые под финансовым обеспечением гарантирующих ассоциаций или с применением книжки МДП Таможенной конвенции 1975 года, не подвергаются каким-либо необоснованным задержкам или ограничениям и освобождаются от уплаты таможенных пошлин и налогов.

4. Гарантирующие ассоциации Договаривающихся сторон обязуются выплачивать импортные или экспортные пошлины и налоги и соответствующие сборы, подлежащие



уплате согласно таможенному законодательству и инструкциям страны, в которой совершены неправильные действия.

#### **Статья 4. Маршруты для таможенного транзита**

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

#### **Статья 5. Часы работы и компетенция пограничных таможен по вопросам транзита товаров под таможенным контролем**

1. Для целей настоящего Приложения соответствующие таможенные службы, расположенные на общей границе, работают в соответствии с распорядком дня, согласованным Договаривающимися сторонами.

2. Договаривающиеся стороны уполномачивают свои соответствующие пограничные таможенные службы выполнять предусмотренные таможенные формальности в отношении всех товаров, провозимых транзитом под таможенным контролем в соответствии с положениями настоящего Приложения.

#### **Статья 6. Грузовая таможенная декларация для транзита товаров**

1. Договаривающиеся стороны при отправке грузов любым видом транспорта в международном сообщении оформляют грузовые таможенные декларации.

2. В тех случаях, когда транзитные перевозки осуществляются в соответствии с Конвенцией МДП 1975 года, то для грузовой таможенной декларации используются книжки МДП, за исключением стран, которые не являются сторонами этой Конвенции.

3. Договаривающиеся стороны при отправке грузов в такие страны и обратно будут использовать национальные таможенные декларации и товарно-транспортные накладные с указанием данных, приведенных в Дополнении 1 к настоящему Приложению.

4. Товарно-транспортная накладная должна помимо заложенных в ней данных также содержать информацию о промежуточных пунктах выезда (маршрут, по которому должен следовать груз от места отправления до места назначения), а также данные о чистом весе груза, необходимые для надлежащей инспекции и оценки объема транзитных операций.

## **Статья 7. Таможенное обеспечение**

1. Таможенные печати, пломбы и крепления, используемые для транзита товаров под таможенным контролем, должны соответствовать минимальным требованиям, изложенным в Дополнении 2 к настоящему Приложению.

2. Таможенные печати, пломбы и крепления, установленные таможенными властями других Договаривающихся сторон или третьей страны и соответствующие требованиям Дополнения 2, 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 власти 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 опечатываемым транспортным средствам**

1. Транспортные средства, предназначенные для перевозок под таможенными пломбами и печатями в соответствии с настоящим Приложением, конструируются и оборудуются таким образом, чтобы:

- а) таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- б) грузы не могли извлекаться из/или помещаться в опечатанную часть транспортного средства без оставления видимых следов повреждения или срыва таможенных печатей и пломб;
- в) в них не было никаких потайных мест, в которых можно спрятать товары;
- д) 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, одобренные 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. Особые технические требования к неопечатаваемым транспортным средствам**

1. Транспортные средства, неопечатаваемые таможенными властями для транзита товаров под таможенным контролем, согласно настоящему Приложению, конструируются и оборудуются таким образом, чтобы они не содержали никаких мест или углублений, где можно было бы спрятать товары.

2. Все места возможного сокрытия товаров должны быть доступны для таможенного досмотра.

3. Товары/предметы, подлежащие высокому налогообложению в Договаривающихся сторонах, не должны допускаться к транзиту в неопечатаваемых транспортных средствах.

4. Товары/предметы, перевозимые в неопечатаваемых транспортных средствах, должны быть одинаковой сортности и в стандартных упаковках, чтобы осмотр транспортных средств был осуществим и менее обременительным.

5. Товары, перевозимые согласно данному Соглашению в неопечатаваемых транспортных средствах, подлежат обязательному таможенному досмотру на пунктах въезда и выезда Договаривающихся сторон с целью предотвращения таможенного мошенничества/незаконных действий.

## **Раздел 2.**

### **Взаимная административная помощь**

## **Статья 10. Предоставление информации**

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

а) сообщения относительно заполненных и принятых на их территории грузовых таможенных декларациях, в отношении которых существуют сомнения в их подлинности;

б) 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 власти Договаривающихся сторон оперативно и без задержек уведомляют друг друга о любой серьезной ошибке в грузовой таможенной декларации или любых иных серьезных неточностях, обнаруженных в связи с осуществлением транзитной перевозки согласно положениям настоящего Приложения, с тем, чтобы

можно было расследовать это дело, собрать причитающиеся пошлины и налоги, а также предотвратить повторение подобных обстоятельств.

2. В случае ложной декларации/незаконных действий или повреждения таможенных печатей, пломб и т.п., ответственность должна быть определена соответствующими таможенными властями Договаривающихся сторон согласно национальному законодательству государства, где выявлено нарушение.

### **Раздел 3.**

#### **Складские объекты**

#### **Статья 12. Разрешение на складирование транзитных грузов**

Договаривающиеся стороны, в соответствии с национальным законодательством их государств, разрешают складирование грузов на территории своих государств, отправленных с/или предназначенных к отправке на территорию других Договаривающихся сторон, либо на временном складе, либо на складе таможни, где такое хранение необходимо либо после, либо до осуществления транзитной перевозки 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. В свою очередь, Договаривающиеся стороны представляют складские помещения, оборудованные всеми необходимыми средствами обслуживания, включая противопожарную защиту и обеспечение сохранности грузов.

#### **Статья 13. Операции, разрешенные в отношении складированных грузов**

1. В отношении грузов, размещенных на складе таможни, допускаются обычные операции, необходимые для их сохранения в должном состоянии. Такие операции с разрешения и под таможенным контролем, включают чистку, удаление пыли, дробление партий, формирование отправок, погрузку и выгрузку, сортировку и ремонт или смену пришедшей в негодность упаковки, а также проветривание, сушку, создание условий для оптимального температурного хранения, нанесение защитной смазки и консервантов, антикоррозийного покрытия, до начала их отправки.

2. В отношении грузов также допускаются обычные операции, необходимые для облегчения их изъятия из места хранения и дальнейшей транспортировки. Такие операции с разрешения и под таможенным контролем включают штабелирование,

взвешивание и маркировку, а также перевалку, простые операции, связанные с доукомплектовкой или приведением в рабочее состояние, перемещение в пределах таможенного склада, с целью рационального размещения.

## **Статья 14. Документы на складирование**

По прибытии на склад грузы принимаются на временное хранение по коммерческому или транспортному сопроводительному документу, 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 таможенным или иным компетентным властям, 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 властям убедительно доказано, что грузы, отправленные из/или на территорию другой Договаривающейся стороны в режиме транзита товаров под таможенным контролем уничтожены или безвозвратно утрачены вследствие несчастного случая или

форс-мажорных обстоятельств, либо отмечается недостача в силу самого характера груза. Декларация стоимости товаров в товарно-транспортной накладной должна быть обязательной для оценки размера пошлин/налогов в случае уничтожения (разрушения) товаров. Доказательства таможенных органов должны быть в соответствии с внутренним законодательством Договаривающихся сторон.

2. Остатки таких грузов могут быть:

- а) вывезены обратно в страну отправления, или
- б) уничтожены или приведены в товарную непригодность под таможенным контролем без издержек на доходы, или
- с) с согласия таможенных властей могут быть переданы в казну без каких-либо финансовых последствий.

## **Статья 18. Перевозка опасных грузов**

Перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с 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.

Д о п о л н е н и е 1  
к Приложению VII

### **Особенности транспортной накладной**

1. Транспортная накладная содержит в себе следующие особенности:
  - а) дата накладной и место ее выписки;
  - б) имя и адрес отправителя;
  - с) имя и адрес транспортного оператора;
  - д) место и дата принятия товаров и место его назначения;
  - е) имя и адрес получателя;
  - ф) общее описание товара и метод его упаковки и в случае с опасными товарами и их признание годными для доставки;
  - г) количество упаковок и специальная маркировка и нумерация;
  - h) вес брутто товаров и их объем;
  - і) сборы по транспортировке (транспортировка, сборы, дополнительные сборы, таможенные пошлины и другие сборы от момента доставки);

j) необходимые инструкции для таможен и другие формальности;  
k) заявление относительно того, что транспортировка осуществляется по условиям настоящего Соглашения несмотря на какую-либо статью к договору.

2. При необходимости, транспортная накладная содержит следующие особенности:

- a) заявление о том, что перегрузка запрещена;
- b) сборы, которые обязуется платить отправитель;
- c) сумма "наложенного платежа";
- d) декларация о стоимости товаров и сумма, представляющая особый интерес при доставке;
- e) инструкции отправителя к транспортному оператору относительно страховки товара;
- f) согласованные сроки перевозки груза;
- g) перечень документов переданные транспортному оператору.

3. Стороны могут при желании внести другие особенности в транспортную накладную, если считают целесообразными.

Д о п о л н е н и е 2

к Приложению VII

### **Минимальные требования к таможенным печатям, пломбам и их креплениям**

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;
  - b) Должны легко и быстро накладываться;
  - c) Должны легко проверяться и идентифицироваться;
  - d) Должна быть исключена возможность удаления без нарушения целостности или без оставления видимых следов взлома;
  - e) Не иметь возможности повторного использования;
  - f) Должны быть максимально сложными для копирования или подделки.
2. Физические характеристики печатей и пломб:
  - a) Форма и размер печатей и пломб должны быть такими, чтобы легко считывались любые идентифицирующие знаки;
  - b) Каждая проушина пломбы должна иметь размер, соответствующий размеру используемого крепления, и должна устанавливаться так, чтобы крепление прочно удерживалось на месте при опечатанной пломбе;
  - c) Используемый материал должен быть достаточно прочным для предотвращения случайного слома, преждевременной потери своих качеств (в силу погодных условий, воздействие химикатов и т.п.) и иметь свойства возможности обнаружения попыток их вскрытия.

### 3. Идентификационные знаки:

Печати, пломбы или крепления должны быть промаркированы соответствующим образом, чтобы:

а) было видно, что это таможенная печать с использованием слова либо "Таможня" либо " Customs " ;

б) было видно, какая страна наложила печати и пломбы, предпочтительнее при помощи знака, использующегося при обозначении страны регистрации автотранспортного средства, предназначенного для международных сообщений;

в) была возможность идентифицировать таможенную службу, которая наложила печать, пломбу или чьим полномочием она была наложена, путем использования, например, кодовых букв или номеров.

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 содействию 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:

а. 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 положения, 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**

#### **Совещания Совета**

1. Транзитно-транспортный координационный Совет собирается не реже 1 раза в год .

2. По просьбе любой 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. Председатели 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. 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 получать одобрение Транзитно-транспортного координационного совета. При невозможности достижения консенсуса решение вопроса передается Транзитно-транспортному координационному совету.

*К о п и я                    в е р н а*

*Советник ДПД МИД РК*

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»  
Министерства юстиции Республики Казахстан