



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/367
5 December 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО ЧЕТВЕРТОЙ
СЕССИИ**

(14-16 ноября 2000 года)

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто четвертую сессию в Женеве 14-16 ноября 2000 года под председательством г-на Ю. Аалалуса (Финляндия). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК: Болгарии, Венгрии, Германии, Грузии, Италии, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. В работе сессии участвовал представитель Европейской комиссии (ЕК) и представители следующих межправительственных организаций: Международного института унификации частного права (ЮНИДРУА) и Проекта трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) ЕЭК. В ее работе приняли участие представители следующих неправительственных организаций: международной компании "Трансфригорут интернэшнл", Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Совета страховых бюро системы "зеленой карты".

GE.00-24662 (R)



ВВОДНЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ

2. Делегатов девяносто четвертой сессии Рабочей группы приветствовал директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капель Феррер. Он рассказал о работе Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, а также о недавно имевшем место пожаре в железнодорожном туннеле в австрийских горах, отметив, что этот случай свидетельствует о необходимости срочной разработки рекомендаций по вопросам безопасности в туннелях.
3. Директор осветил другие важные аспекты деятельности, которые Рабочей группе необходимо будет рассмотреть в ходе сессии, включая вопросы расширения сети СМА, пересмотра ЕСТР и СР.4, а также предлагаемого нового приложения, касающегося эффективности пересечения границ, которое должно быть включено в Конвенцию о согласовании.
4. Директор отдела информировал участников сессии о том, что избран новый секретарь Рабочей группы, который приступит к работе в феврале 2001 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/SC.1/366

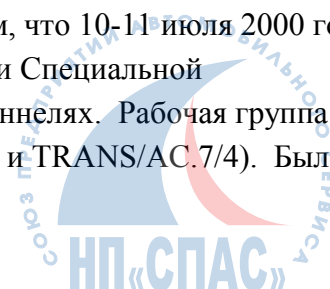
5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

- a) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документация: ECE/TRANS/133 и Add.1; TRANS/AC.7/2; TRANS/SC.1/2000/12

6. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят второй сессии (15-17 февраля 2000 года) одобрил доклад Рабочей группы о работе ее девяносто третьей сессии (ECE/TRANS/133, пункт 29).
7. Далее Рабочая группа была проинформирована о том, что 10-11 июля 2000 года и 10-11 октября 2000 года состоялись первая и вторая сессии Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях. Рабочая группа приняла к сведению доклады о работе этих сессий (TRANS/AC.7/2 и TRANS/AC.7/4). Было



предусмотрено, что Многопрофильная группа примет свои рекомендации в июле 2001 года и что Комитет по внутреннему транспорту передаст их своим вспомогательным органам, включая SC.1, для принятия соответствующих решений на своей шестьдесят четвертой сессии в феврале 2002 года.

8. Что касается отношений с частным сектором, то, как отметила Рабочая группа, она уже осуществляет сотрудничество с частным сектором через такие представительные организации, как МСАТ и Совет страховых бюро, и что такие организации внесли значительный вклад в ее деятельность.

9. Бюро Комитета по внутреннему транспорту просило свои вспомогательные органы рассмотреть вопрос о документах, относящихся к их компетенции, и указать те из них, которые нуждаются в обновлении. Рабочая группа рассмотрела перечень правовых документов, относящихся к ведению SC.1 (TRANS/SC.1/2000/12).

b) Международные организации

10. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) сообщил Рабочей группе, что в 2000 году его организация сосредоточила свою деятельность на следующих трех приоритетных направлениях: устойчивое развитие, социальные проблемы в области транспорта и расширение ЕС. Он также выразил обеспокоенность своей организации в связи с недавним повышением цен на топливо. МСАТ считает, что кратковременные финансовые меры не будут способствовать решению этой проблемы.

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

a) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

i) Статус предыдущих поправок к СМА

Документация: TRANS/SC.1/1999/3; TRANS/SC.1/2000/4; TRANS/SC.1/2000/5

11. Рабочая группа была проинформирована, что все подробности, касающиеся статуса предыдущих поправок к СМА, даны в документе TRANS/SC.1/2000/4. Предложения по поправкам к приложениям I и III к СМА, принятые на девяносто второй сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту, состоявшейся в 1998 году (TRANS/SC.1/363, пункты 10-18 и приложение 1), и препровожденные договаривающимся сторонам уведомлением депозитария C.N.380.1999.TREATIES-1 от 2 июня 1999 года, вступили



в силу 27 апреля 2000 года, за исключением поправок, касающихся дорог Е 40, Е 123, Е 012 и Е 016, в отношении которых были высказаны возражения со стороны правительства Казахстана.

12. Рабочая группа отметила, что в 1999 году SC.1 приняла дополнительные поправки к приложению I к СМА по итогам работы семнадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА (28-29 июня 1999 года). Эти поправки касаются дорог категории Е в Российской Федерации, Румынии и Франции (TRANS/SC.1/365, пункты 14-16, и приложение 1). Предложения по этим поправкам были переданы секретариатом Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, и уведомление депозитария С.N.1225.1999.TREATIES-2 было направлено компетентным администрациям договаривающихся сторон 19 января 2000 года. До 19 июля 2000 года никаких возражений в отношении этих предложений не поступило. Поэтому данные поправки были сочтены принятыми и вступили в силу через три месяца после сообщения договаривающимся сторонам об их принятии в уведомлении депозитария С.N.518.2000.TREATIES-1 (от 20 июля 2000 года), т.е. 20 октября 2000 года.

13. Внимание Рабочей группы было обращено на документ TRANS/SC.1/2000/5, касающийся упразднения участка Е 97 Трабзон - Ашкале в Турции, который был выпущен в порядке уточнения информации. В соответствии с предложениями по поправкам, распространенными в упомянутом выше уведомлении депозитария С.N.380.1999.TREATIES-1 от 2 июня 1999 года, автомагистраль Е 97 в настоящее время заканчивается в Потти, что соответствует реальной ситуации (см. приложение 1).

14. Рабочая группа поручила секретариату подготовить к своей следующей сессии обновленный сводный вариант СМА и карту, отражающую принятые поправки, указанные в документе TRANS/SC.1/2000/4.

ii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложениям I и II к СМА

Документация: TRANS/SC.1/2000/1; TRANS/SC.1/2000/19; TRANS/SC.1/2000/20

15. Рабочая группа рассмотрела и приняла предложения о внесении поправок в приложение I к СМА, поступившие от Финляндии (TRANS/SC.1/2000/1) и Российской Федерации (TRANS/SC.1/2000/19) (см. приложение 1).



16. Рабочая группа также приняла к сведению решение Казахстана снять свое возражение в отношении следующих дорог категории E: E 40, E 125, E 012, E 016, и приняла новые предложения, внесенные им в документе TRANS/SC.1/2000/20 (см. приложение 1).

17. Рабочая группа также приняла предложения о внесении поправок в приложение 1, поступившие от Румынии (TRANS/SC.1/2000/11), и приняла к сведению информацию, переданную Республикой Молдова (TRANS/SC.1/2000/8). Что касается замечаний общего характера, изложенных в документе Румынии, то Рабочая группа согласилась с необходимостью расширения сотрудничества между ЕЭК и ЭСКАТО по проблемам инфраструктурных сетей. Были выражены различные мнения относительно использования различных цветов на картах СМА для обозначения дорог различных категорий или дорог, которые полностью соответствуют стандартам СМА, а также относительно предложения о включении названий дополнительных пунктов, например на границах. Было признано, что идея использования различных цветов может послужить хорошей отправной точкой для изучения вопроса о степени выполнения положений приложения II к СМА. Рабочая группа решила, что обсуждение этих и других принципиальных вопросов можно было бы продолжить на одной из последующих сессий.

18. Рабочая группа решила, что нет необходимости в проведении Специального совещания по выполнению СМА в мае 2001 года. Она также решила, что обсудит итоги работы Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях на своей девяносто пятой сессии в октябре 2001 года и тогда уже примет решение относительно сроков проведения Совещания по СМА с целью внесения предложений по поправкам к СМА, касающимся безопасности в туннелях.

b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

Документация: TRANS/SC.1/2000/15

19. Руководитель проекта ТЕА г-н Петр Поспишил сообщил Рабочей группе о последних изменениях, касающихся данного проекта. Рабочая группа также приняла к сведению доклад о ходе работы по проекту ТЕА (TRANS/SC.1/2000/15).

20. Отвечая на заданные вопросы, руководитель проекта и некоторые представители стран - участниц ТЕА дали уточнения в отношении взаимосвязи и взаимодействия между ТЕА, СМА, ТИНА и общеевропейскими коридорами, а также в отношении наиболее



существенных различий между ними с правовой и технической точек зрения. Руководитель проекта также остановился на деятельности ТЕА в области разработки карт, охраны окружающей среды и обмена опытом и технологией.

21. Ряд делегатов дали положительную оценку данному проекту, и Рабочая группа поручила секретариату и впредь ежегодно передавать ей самую свежую информацию о проводящейся в рамках ТЕА деятельности и о ходе реализации проекта.

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

а) Осуществление ЕСТР

і) Рассмотрение предлагаемого пересмотренного варианта Соглашения ЕСТР

Документация: TRANS/SC.1/AC.6/2; TRANS/SC.1/2000/2; TRANS/SC.1/2000/7; TRANS/SC.1/2000/16

22. На своей шестьдесят второй сессии, состоявшейся в феврале 2000 года, Комитет по внутреннему транспорту отметил, что SC.1 і) одобрила пересмотр статьи 12 приложения 1 (осуществление процедур контроля за применением Соглашения) к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и іі) утвердила в принципе пересмотр ЕСТР в связи с введением цифрового тахографа (TRANS/SC.1/AC.6/2) (Женева, 8-9 марта 1999 года) (TRANS/SC.1/365, пункты 24-37).

23. Рабочая группа на своей девяносто третьей сессии поручила секретариату проинформировать в письменном виде договаривающиеся стороны ЕСТР, которые не являются членами ЕС и не были представлены на этой сессии, о предложениях по поправкам и о предлагаемом пятилетнем переходном периоде для внедрения цифрового тахографа.

24. Рабочая группа отметила, что ответы поступили от Беларуси, Бельгии, Норвегии, Португалии и Эстонии (TRANS/SC.1/2000/2) и что эти страны выступают за внедрение цифрового тахографа и введение пятилетнего переходного периода.



25. Кроме того, на своей шестьдесят второй сессии Комитет настоятельно рекомендовал договаривающимся сторонам рассмотреть возможность использования в ЕСТР ссылки на приложение 1В к Правилам (ЕЕС) № 3821/85, в котором излагаются технические требования к новому цифровому тахографу, и не стремиться воспроизвести его в полном объеме.

26. В качестве примера Комитет упомянул о стандартах ИСО, ссылки на которые даются во многих правовых документах и содержание которых каждый раз не воспроизводится. Вместе с тем в этой связи будет необходимо решить проблему перевода этого технического приложения, а также вопрос автоматической применимости последующих изменений, которые будут вноситься в это приложение, для стран, не являющихся членами ЕС.

27. Что касается минимального числа сторон, которое требуется для внесения поправок в ЕСТР, то Комитет был проинформирован о сообщении Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, в котором отмечается, что стороны ЕСТР могут решать по своему усмотрению вопросы принятия специфических для этого соглашения процедур внесения поправок в ЕСТР.

28. На своей девяносто третьей сессии Рабочая группа поручила секретариату подготовить в сотрудничестве с представителем Европейской комиссии и делегатом от Франции новый исправленный вариант соответствующих приложений, приведенных в документе TRANS/SC.1/AC.6/2, обеспечив при этом, чтобы все новые положения были выделены жирным шрифтом. Рабочая группа также отметила, что некоторые поправки к Правилам (ЕЕС) № 3821/85 еще не включены в ЕСТР.

29. Рабочая группа рассмотрела текст, переданный представителями Франции и Европейской комиссии в качестве документа TRANS/SC.1/2000/16. Она в принципе приняла этот новый текст, но решила, что, поскольку в Европейской комиссии еще не закончен перевод приложения 1В на официальные языки ЕС, ей следует отложить окончательное принятие предлагаемых поправок до своей девяносто пятой сессии, которая состоится в октябре 2001 года. Она поблагодарила представителей Франции и ЕС за проделанную ими работу.

30. Представитель МСАТ предложил внести изменения в статьи 12 и 13. Он предложил добавить следующий текст в конце статьи 12 b): "Контроль на дорогах может проводиться компетентными органами в установленных и известных пунктах контроля или, в случае специального контроля, - в пунктах, четко обозначенных в качестве пунктов, используемых с этой целью компетентными органами". Статью 13.1 он предложил

изменить следующим образом: "1. Автотранспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию более чем через пять лет после [даты] вступления в силу [принятия] данной поправки, оборудуются...".

31. Рабочая группа подчеркнула, что статья 12 уже была окончательно принята на ее прошлой сессии и что договаривающиеся стороны согласились на введение пятилетнего переходного периода, который неизбежно будет продлен в случае замены этого требования формулировкой "вступление в силу". Рабочая группа согласилась, что с правовой точки зрения более логично использовать в качестве отправной точки "вступление в силу" или, по крайней мере, "принятие", а не дату принятия, однако она решила, что в любом случае общая продолжительность переходного периода не должна превышать пяти лет. Рабочая группа подчеркнула, что, если МСАТ желает рассмотрения этих предложений, ему следует представить их Рабочей группе в письменной форме.

32. Рабочая группа решила провести в апреле 2001 года узкое неофициальное совещание в составе не более пяти добровольцев из стран - участниц ЕСТР, не являющихся членами ЕС, а также представителей ЕС и Отдела транспорта ЕЭК для рассмотрения содержания приложения 1В и для внесения мелких поправок, необходимых для обеспечения применимости этого документа к ЕСТР. Добровольцам было предложено как можно скорее сообщить секретариату о своей готовности принять участие в таком совещании. Впоследствии Румыния информировала секретариат о своей готовности участвовать в работе совещания. Представитель ЕС сообщил, что текст приложения 1В можно найти в разделе "library" по следующему адресу в Интернете: <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/digtacho/library>.

33. По предложению Франции и Европейской комиссии Рабочая группа решила также просить КВТ дать согласие на проведение неофициального совещания в 2001 году в целях ознакомления государств, не являющихся членами ЕС, и особенно их органов, контролирующих выполнение ЕСТР, с проблемами внедрения нового цифрового тахографа, которым в 2003 году будут впервые оснащаться новые автотранспортные средства. Проведение этого совещания при техническом содействии Европейской комиссии позволило бы дать странам информацию о способах проведения контроля автотранспортных средств, оборудованных этим новым устройством. Рабочая группа настоятельно рекомендовала компетентным органам договаривающихся сторон ЕСТР принять участие в этом совещании, которое запланировано на 16 октября 2001 года, т.е. накануне девяносто пятой сессии SC.1.

34. Рабочая группа приняла к сведению адреса компетентных органов, занимающихся вопросами ЕСТР в государствах-членах, являющихся договаривающимися сторонами,



которые содержатся в документе TRANS/SC.1/2000/7, и обратилась к странам, которые еще не сообщили соответствующие адреса секретариату, с просьбой сделать это как можно скорее.

35. Рабочая группа также приняла к сведению полученные от Соединенного Королевства поправки (неофициальный документ № 3) для внесения в английский текст документа TRANS/SC.1/2000/16 и просила секретариат уточнить, нужно ли будет выпустить для следующей сессии рабочей группы пересмотренный текст документа TRANS/SC.1/2000/16.

b) Разработка положений по облегчению международных автомобильных перевозок

Документация: TRANS/SC.1/1999/2; TRANS/SC.1/2000/3; TRANS/SC.1/2000/6; TRANS/SC.1/2000/10

36. На своей девяносто третьей сессии Рабочая группа одобрила доклад Специальной рабочей группы по пересмотру Сводной резолюции об облегчении автомобильных перевозок (СР.4) (Женева, 25-26 марта 1999 года) и с учетом того, что правительства многих стран еще не имели возможности детально изучить этот текст, решила направить его всем государствам - членам ЕЭК с просьбой дать свои замечания (TRANS/SC.1/365, пункты 38-42).

37. Рабочая группа приняла к сведению полученные в связи с этой просьбой ответы Австрии, Беларуси, Дании, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Турции, Чешской Республики, Швейцарии и Эстонии (TRANS/SC.1/2000/3).

38. В целях максимально возможного согласования СР.4 с резолюцией ЕКМТ по этому же вопросу (TRANS/SC.1/2000/6) и сведения к минимуму сделанных правительствами оговорок Рабочая группа решила вновь созвать 10-11 мая 2001 года неофициальную Специальную рабочую группу по пересмотру СР.4 для рассмотрения полученных от правительств замечаний и подготовки нового упрощенного текста, который мог бы быть более приемлемым для большего числа стран.

39. Рабочая группа просила делегатов Российской Федерации, Румынии, Финляндии, Швейцарии и МСАТ принять участие в этой работе, а также рекомендовала стимулировать участие ЕКМТ и ЕС в этой Специальной рабочей группе.



40. Рабочая группа приняла предложение представителя Совета страховых бюро заменить имеющееся приложение 2 к СР.4 новым приложением 2 о Международной карточной системе страхования автотранспортных средств (система "зеленой" карты), которое содержится в документе TRANS/SC.1/2000/10 и дается в качестве приложения к настоящему докладу.

- с) Рассмотрение возможностей заключения соглашений и принятия других мер, связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями для обслуживания автомобильных перевозок между Восточной и Западной Европой

Документация: TRANS/WP.30/2000/11; TRANS/WP.30/AC.3/2000/1

41. Рабочая группа приняла к сведению доклад совместной неофициальной редакционной группы WP.30/SC.1, которая была создана для рассмотрения текста нового приложения, касающегося эффективных процедур пересечения границ, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (TRANS/WP.30/2000/11), а также доклад о последующем заседании неофициальной специальной группы экспертов по техническим вопросам, которое состоялось 1 августа 2000 года, для рассмотрения вопроса о введении Международного весового сертификата транспортного средства на основе проекта, подготовленного Комитетом по региональному автомобильному транспорту Совместной инициативы стран Юго-Восточной Европы (TRANS/WP.30/AC.3/2000/1-TRANS/WP.30/2000/16).

42. Рабочая группа была проинформирована о том, что WP.30 одобрила в принципе текст предлагаемого нового приложения 8 к Конвенции, содержащийся в документе TRANS/WP.30/2000/11, при условии внесения в него ряда изменений и при том понимании, что его окончательное одобрение Рабочей группой и принятие Административным комитетом будет возможно только после окончательной доработки технических приложений к статье 4 (международный сертификат технического осмотра) и к статье 5 (международный весовой сертификат транспортного средства).

43. Рабочая группа высоко оценила ту работу, которая была проведена группой WP.30, и призвала ее быстро решить остающиеся вопросы. Она выразила готовность оказать полную поддержку группе WP.30 в рассмотрении таких вопросов, как вопрос о весовом сертификате, по которым SC.1 является компетентным органом.



d) Пересмотр Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)

Документация: TRANS/SC.1/2000/17; TRANS/SC.1/2000/18; TRANS/SC.1/R.275 и Add.1

44. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/2000/18 (изданный ранее под условным обозначением TRANS/SC.1/R.269) с предложениями о поправках к КАПП, который был представлен МСАТ. Она также приняла к сведению новую информацию о стоимости золотого франка, используемого для расчета объема ответственности (TRANS/SC.1/2000/17). Группа признала, что золотой франк является законной расчетной единицей, поскольку Протокол к КАПП, согласно которому вместо золотого франка вводятся специальные права заимствования (СПЗ), не вступил в силу. Поскольку стоимость золотого франка приблизительно в шесть раз превышает уровень его стоимости в 1978 году, когда разрабатывался этот протокол, Рабочая группа поинтересовалась, не пожелают ли и другие страны рассмотреть вопрос о присоединении к КАПП с учетом этих более высоких уровней компенсации, которые обеспечивает нынешняя стоимость золотого франка.

45. Рабочая группа согласилась с тем, что, поскольку на сессии не представлена ни одна из договаривающихся сторон КАПП, было бы нецелесообразно предлагать проведение совещания для обсуждения вопроса о внесении поправок в Конвенцию, однако она решила, с учетом новой информации о стоимости золотого франка, просить секретариат направить всем государствам - членам ЕЭК письма с просьбой сообщить, готовы ли они сейчас рассмотреть вопрос о присоединении к КАПП, и если нет, то какие изменения позволили бы им присоединиться к этой Конвенции.

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

- е) Рассмотрение положения в области облегчения международных автомобильных перевозок и связанных с этим вопросов
 - і) Международная система страхования автотранспортных средств (зеленая карта)

Документация: TRANS/SC.1/2000/13; TRANS/SC.1/2000/14

46. Представитель Совета страховых бюро довел до сведения Рабочей группы последнюю информацию о функционировании системы "зеленой карты", которая содержится в докладе Председателя Совета. Резюме этого доклада дается в приложении 3 к настоящему докладу.

47. Рабочая группа также приняла к сведению пересмотренный перечень заключенных между страховыми бюро соглашений, в котором отражен нынешний состав участников системы "зеленой карты".

- іі) Присоединение к международным правовым инструментам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление

Документация: неофициальный документ № 1 (таблица данных о присоединении к правовым инструментам ЕЭК)

48. Секретариат проинформировал Рабочую группу о последних актах присоединения к правовым инструментам, которые относятся к сфере ее ведения. Со времени проведения последней сессии SC.1 документы о присоединении к ЕСТР или его ратификации получены от Венгрии 22 октября 1999 года (вступление в силу 19 апреля 2000 года), бывшей югославской Республики Македонии (в порядке правопреемства) 12 ноября 1999 года (вступление в силу 10 ноября 1991 года) и от Швейцарии 7 апреля 2000 года (вступление в силу 4 октября 2000 года); к КДПГ и протоколам к ней - от Грузии 4 августа 1999 года (вступление в силу 2 ноября 1999 года); к Европейскому соглашению о международных автомагистралях - от бывшей югославской Республики Македонии (в порядке правопреемства) 20 декабря 2000 года (вступление в силу 17 ноября 1991 года).



49. Рабочая группа поставила вопрос о том, все ли из 51 правового инструмента, перечисленного в неофициальном документе № 1, отвечают современным реалиям или являются действующими, и высказала мнение о том, что одной из задач Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 могла бы быть подготовка перечня наиболее важных инструментов, которые были бы включены в приложение СР.4.

50. Рабочая группа была проинформирована о том, что подробная свежая информация о правовых инструментах имеется на электронной странице Организации Объединенных Наций www.un.org/Databases/Treaties.

iii) Рассмотрение вопроса о разработке протокола к КДПГ

Документация: TRANS/SC.1/2000/9

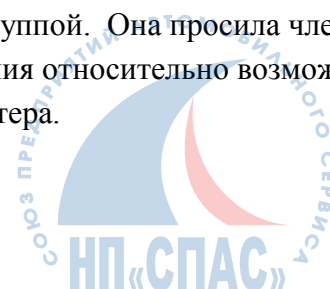
51. Рабочая группа рассмотрела подготовленный профессором Путцейсом документ (TRANS/SC.1/2000/9) о разработке протокола к КДПГ, предусматривающего использование процедуры электронного обмена данными (ЭОД).

52. Рабочая группа поблагодарила профессора Путцейса за его работу. Отвечая на вопрос Рабочей группы о том, сможет ли он подготовить проект текста протокола, профессор Путцейс выразил готовность подготовить неофициальный текст протокола и представить его секретариату в начале следующего года. Он предупредил, что это предложение получит официальный характер только после его принятия Советом управляющих ЮНИДРУА, заседание которого состоится в сентябре 2001 года, но тем не менее его можно будет рассмотреть на девяносто пятой сессии Рабочей группы в 2001 году.

iv) Проблемы финансового характера, связанные с автомобильными перевозками

Документация: Неофициальный документ № 2

53. Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 2, в котором содержится резюме проведенного PHARE исследования по вопросу о сборах на автомобильном транспорте в регионе. Рабочая группа отметила важность этого вопроса и необходимость его дальнейшего рассмотрения Рабочей группой. Она просила членов Группы представить секретариату письменные предложения относительно возможных путей дальнейшего решения вопросов финансового характера.



ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

Документация: JMTE/2000/8

54. Рабочая группа была проинформирована о деятельности по осуществлению решений Региональной конференции по транспорту и окружающей среде и Лондонской конференции по вопросам окружающей среды и здоровья. В частности, была дана информация о третьей сессии Совместного совещания по транспорту и окружающей среде, которое состоялось 6 июня 2000 года в Женеве.

55. На Совместном совещании было принято решение учредить совместную специальную группу экспертов по транспорту и окружающей среде, которая оказывала бы Совместному совещанию помощь в следующих вопросах: а) в определении приоритетов в целях эффективного осуществления Венской программы совместных действий СПСД и подготовке среднесрочного обзора 2002 года, в частности в оценке его программы работы и выявлении возможных пробелов и средств их устранения; б) в отслеживании деятельности Руководящей группы Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по вопросам осуществления Лондонской хартии по транспорту, окружающей среде и здоровью, а также других международных организаций в целях увязывания деятельности этих организаций с деятельностью ЕЭК ООН. Первое заседание совместной специальной группы экспертов было ориентировочно намечено на 26-27 февраля 2001 года.

56. Совместное заседание постановило также провести этот среднесрочный обзор на совместном совещании Комитета по внутреннему транспорту и Комитета по экологической политике. В состав делегаций на этом совещании войдут старшие правительственные должностные лица, а также представители приглашенных ведущих участников деятельности, национальных координационных центров и заинтересованных межправительственных и неправительственных организаций.

57. В связи с вопросом о процессе реализации решений Лондонской конференции по вопросам окружающей среды и здоровья Рабочая группа была проинформирована о том, что ЕЭК поручено подготовить, совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), обзор имеющихся соглашений и правовых инструментов в области транспорта, окружающей среды и здоровья. Подготовлен проект резюме этого обзора. Основная рекомендация, заложенная в этот проект, - провести переговоры по выработке новой рамочной конвенции о приемлемом для окружающей среды и здоровья транспорте. Если государства-члены решат приступить к переговорам по заключению такой конвенции, то нужно будет принять ее на конференции "Окружающая среда для Европы" в 2002 году в Киеве. Дальнейшую информацию об осуществлении решений Региональной



конференции по транспорту и окружающей среде можно найти на Web-сайте ЕЭК www.unecce.org/poja.

58. Рабочая группа просила секретариат представить ей на ее очередной сессии информацию о достижениях в области транспорта и окружающей среды, а также подготовить, если это возможно, краткую записку по конкретным вопросам, которые могут представлять интерес для SC.1.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

59. Рабочая группа была проинформирована о решении КВТ, согласно которому вспомогательные органы должны рассматривать свои программы работы каждые два года, и поэтому очередное рассмотрение программы SC.1 состоится на ее девяносто пятой сессии.

60. Рабочая группа была проинформирована о том, что девяносто пятая сессия SC.1 запланирована на 17-19 октября 2001 года и что информационное совещание по вопросам ЕСТР предварительно намечено провести 16 октября 2001 года. Установлен срок представления документов в секретариат - до 29 июня 2001 года. В апреле 2001 года правительствам будет направлено циркулярное письмо с просьбой представить материалы для девяносто пятой сессии.

61. В рамках этого же пункта повестки дня Рабочая группа выразила признательность своему бывшему секретарю г-ну Ежи Витковскому, который в конце октября ушел на пенсию. Она высоко оценила работу, которую он проделал в интересах группы, и его вклад в работу по проблемам дорожной безопасности и автомобильного транспорта в рамках двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций.

62. Рабочая группа также выразила признательность г-ну Грэхэму Бразерсу, который долгое время представлял в Рабочей группе Международную федерацию транспортников (МФТ) и сейчас ушел на пенсию. Г-н Бразерс внес весьма ценный вклад в деятельность Рабочей группы и Комитета по внутреннему транспорту. Рабочая группа выразила пожелание, чтобы в дальнейшей работе SC.1 принимала участие какая-либо международная организация водителей.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА

63. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей девяносто четвертой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.



Приложение 1

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРИЛОЖЕНИЮ I К СМА

Финляндия

A. Главные дороги

1) Направление запад-восток

b) Промежуточные дороги

Дорога E08 – Продление от Торнио до Турку

Новый общий маршрут: E08 Тромсё – Нордхозботн – Шиботн – Кильписъярви – Торнио – Оулу – Васа – Турку

Дорога E04 – Исключить участок между Торнио и Кеми во избежание дублирования нумерации с дорогой E08.

Новый общий маршрут: E04 Хельсинборг – Йёчёпинг – Норчёпинг – Сёдертелье – Стокгольм – Сундсвалль – Умео – Лулео – Хапаранда – Торнио

Казахстан

A. Главные дороги

1) Направление запад-восток

a) Основные дороги

E40 Продление от Харькова до Лениногорска

Новый общий маршрут:

E40: Кале – ... Харьков – Луганск – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Кунград – Нукус – Ташауз – Бухара – Навои – Самарканд – Джизак – Ташкент – Чимкент – Джамбул – Бишкек – Алма-Ата – Сарыозек – Талды-Курган – Ушарал – Таскескен – Аягуз – Георгиевка – Усть-Каменогорск – Лениногорск



2) Направление север-юг

a) Основные дороги

E125 Новая дорога категории E от Петропавловска до Торугарта (Китай). Участок Кокчетав – Атбасар – Астана следует исключить.

Новый общий маршрут:

E125: Петропавловск – [Кокчетав-Атбасар] – Астана – Караганда – Балхаш – Бурылбайтал – Алма-Ата – Бишкек – Нарын – Торугарт

c) Ответвления и соединительные дороги

E012: Новая дорога категории E Хоргос – Чунджа – Кокпек

Общий маршрут:

E012: Хоргос – Чунджа – Кокпек

E016: Новая дорога категории E от Есиля до Астаны

Общий маршрут:

E016: Есиль – Астана

Румыния

B. Ответвления и соединительные дороги

E576: Исключить участок Деж – Бистрица – Сучава

Новый общий маршрут:

E576: Клуж-Напока – Деж

E577: Изменить нумерацию на E584

Новый общий маршрут:

E584: Полтава – Кировоград – Кишинев – Джургулешть – Галац – Слобозия



Приложение 2

**СВОДНАЯ РЕЗОЛЮЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (СР.4)**

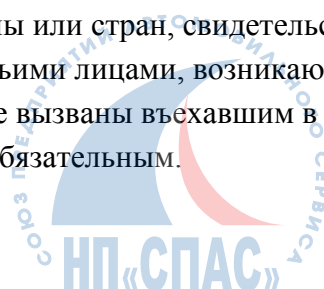
Международная карточная система страхования автотранспортных средств -
("Система зеленой карты")

В каждой стране правительство официально признает единую организацию, учрежденную уполномоченными страховщиками, в качестве своего национального бюро страховщиков. Членами бюро этой страны могут быть только страховщики, уполномоченные проводить операции страхования ответственности водителей перед третьими лицами и, таким образом, уполномоченные выдавать страховые свидетельства, упомянутые в статье 3 ниже. Все такие страховщики входят в состав бюро и участвуют в его финансировании, для того чтобы бюро было в состоянии выполнять свои финансовые обязательства.

Страховые бюро, учрежденные в соответствии с пунктом 1 выше, входят в состав и оказывают содействие работе международного органа, известного как "Совет страховых бюро". Совет страховых бюро является руководящей организацией международной карточной системы страхования автотранспортных средств ("Система зеленой карты") и функционирует под эгидой Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии. Совет обеспечивает возможности для осуществления соглашений, заключенных между страховыми бюро, а также для рассмотрения вопросов, представляющих для страховых бюро-членов взаимный интерес.

Бюро предоставляет в распоряжение страховых компаний-членов страховые свидетельства под названием "Международная автомобильная страховая карта" (зеленая карта), действительные для одной или более стран, или уполномочивает свои страховые компании-члены печатать собственные страховые свидетельства, с тем чтобы они выдавали их застрахованным лицам на любые автотранспортные средства, застрахованные ими от рисков по возмещению ущерба третьей стороне. В любом случае эти свидетельства должны соответствовать одному из образцов, приведенных в добавлениях 1-4 к настоящему приложению.

Зеленая карта, действительная для посещаемой страны или стран, свидетельствует о наличии страхового покрытия ответственности перед третьими лицами, возникающей в результате дорожно-транспортных происшествий, которые вызваны въехавшим в страну водителем и в отношении которых страхование является обязательным.



Наличие зеленой карты у застрахованного лица дает право страховому бюро, по указанию которого она была выдана, и страховым бюро любой страны, которым были делегированы такие полномочия, участвовать в судебном деле по любому соответствующему иску.

Когда иск предъявлен лицу, имевшему зеленую карту, в суде по его делу выступает страховое бюро той страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, действуя в соответствии с полномочиями, упомянутыми в пункте 5 выше. Это бюро участвует в разбирательстве по иску от имени бюро, выдавшего зеленую карту, и при необходимости должно урегулировать претензию.

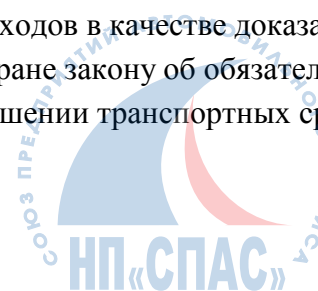
Однако в той мере, в какой это допускается законодательством, бюро должны заключать соглашения, с тем чтобы страховщик, имеющий право осуществлять свою деятельность в стране, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, мог участвовать в разбирательствах по искам, касающимся его собственных страхователей.

При наличии соответствующей просьбы бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, должно принимать во внимание в той мере, в какой это совместимо с действующим в данной стране законом об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, условия и ограничения, содержащиеся в страховом полисе.

Соглашения между бюро должны предусматривать полное возмещение сумм, оплаченных по искам, а также оплату согласованных расходов и выплаченных гонораров.

Участвующие правительства по возможности должны стремиться отменять контроль зеленых карт на своих границах после заключения бюро этих стран конкретных соглашений с такой целью. Примерами таких соглашений являются многостороннее гарантийное соглашение или соглашение о правопреемстве, подготовленные Советом страховых бюро, или аналогичные соглашения, заключенные на двусторонней основе между бюро.

В каждой стране, правительство которой приняло настоящую рекомендацию, зеленые карты, составленные в соответствии с одним из образцов, упомянутых в пункте 3 выше, признаются без каких-либо формальностей или расходов в качестве доказательства факта страхования, отвечающего действующему в этой стране закону об обязательном страховании ущерба, нанесенного третьей стороне, в отношении транспортных средств, на которые были выданы эти зеленые карты.



Лицам, прибывающим с автотранспортными средствами в страну, в которой страхование является обязательным, или в страну, бюро которой не является участником многостороннего гарантийного соглашения (либо соглашения о правопреемстве, подготовленного Советом страховых бюро, или аналогичного соглашения, заключенного между этим бюро и бюро "направляющей" страны), но не имеющим действительной зеленой карты утвержденного типа, может быть вменено в обязанность:

- заключить пограничный договор страхования либо в той мере, в какой это допускает закон посещаемой страны,
- заключить обычный договор страхования транспортных средств для этой страны, либо
- сделать взнос в фонд страхования для жертв дорожно-транспортных происшествий.

В странах, в которых страхование не является обязательным в отношении той категории транспортных средств, к которой относится транспортное средство водителя, въезжающего в страну, предъявление документов, подтверждающих страхование, не требуется.

Зеленая карта должна соответствовать по цвету, содержанию и общему формату образцам, упомянутым в пункте 3 выше. Размеры зеленой карты могут быть разными при условии, что формат остается неизменным, однако общий размер документа не должен превышать формат А4. Зеленая карта должна составляться на языке выдавшего ее бюро, а заголовок должен также указываться на английском и французском языках. Все данные, содержащиеся на зеленой карте, должны записываться с помощью латинского алфавита, причем по желанию допускается дополнительная запись этих данных с использованием другого алфавита.

Правительства других стран, в которых применяется обязательное страхование ущерба, нанесенного автотранспортными средствами третьей стороне, и которые намерены принять настоящую рекомендацию, уведомляют секретариат Рабочей группы о том, что:

- уполномоченные компании, занимающиеся страхованием автомобилей, создали или намерены создать бюро зеленой карты, уполномоченные выдавать зеленые карты своим страхователям, выезжающим за границу;



- бюро зеленой карты оборудовано или будет оборудовано для рассмотрения исков третьих лиц, охватываемых зелеными картами водителей, выезжающих за границу;
- бюро зеленой карты имеет средства для выполнения своих финансовых обязательств;
- они будут принимать зеленые карты в качестве доказательства того, что водители, выезжающие за границу, застрахованы в той степени, в какой это требуется в этой стране в соответствии с условиями обязательного страхования ущерба, нанесенного третьим лицам автотранспортными средствами.

Принятие настоящей рекомендации подразумевает, что правительства не будут препятствовать переводу валюты за границу для покрытия международных обязательств, возникающих в соответствии с соглашениями системы зеленой карты. В этой связи правительства должны представить в Европейскую экономическую комиссию письменное обязательство.

Секретариат как можно скорее информирует правительства всех заинтересованных стран и Совет страховых бюро о полученных уведомлениях в соответствии с пунктами 15 и 16 выше.

Любые изменения в системе зеленой карты или в формате зеленой карты, которые могут быть сочтены правительством участвующей страны или Советом страховых бюро в качестве необходимых с учетом накопленного опыта, должны доводиться до сведения секретариата. Секретариат направляет предлагаемые изменения Рабочей группе для принятия соответствующего решения.

ДОБАВЛЕНИЯ 1-4

Образцы международной карты страхования автотранспортных средств (зеленой карты)



Добавление

1. Стр. 1.1: вертикальный формат, английский язык, лицевая сторона
Стр. 1.2: вертикальный формат, английский язык, оборотная сторона
 2. Стр. 2.1: вертикальный формат, французский язык, лицевая сторона
Стр. 2.2: вертикальный формат, французский язык, оборотная сторона
 3. Стр. 3.1: горизонтальный формат, английский язык, лицевая сторона
Стр. 3.2: горизонтальный формат, английский язык, оборотная сторона
 4. Стр. 4.1: горизонтальный формат, французский язык, лицевая сторона
Стр. 4.2: горизонтальный формат, французский язык, оборотная сторона
-

Приложение 3

**ДОКЛАД ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА СТРАХОВЫХ БЮРО
СИСТЕМЫ "ЗЕЛеной КАРТЫ"**

1. Генеральная ассамблея Совета страховых бюро 2000 года состоялась 15-16 июня в Женеве. За последние 12 месяцев Советом были рассмотрены следующие основные вопросы:
2. Совет бюро провел опрос среди своих членов относительно предлагаемых для внесения в приложение 2 к СР.4 изменений, и на основе его результатов Руководящий комитет предложил внести на рассмотрение девяносто четвертой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту некоторые дополнительные изменения в этот текст (TRANS/SC.1/2000/10).
3. По просьбе миссии Организации Объединенных Наций по делам Временной администрации в Косово (МООНВАК) Совет страховых бюро сотрудничал с МООНВАК в деле выработки практического временного решения проблемы охвата системой "зеленой карты" территории Косово. Для зарегистрированных в Косово транспортных средств, выезжающих из Косово, страховщикам, которые были официально уполномочены МООНВАК, следует разрешать выдавать зеленые карты иностранных бюро для транспортных средств, зарегистрированных в Косово. Для иностранных транспортных средств, въезжающих на территорию Косово, должна быть обеспечена возможность страхования на границе для тех транспортных средств, которые не имеют действительной зеленой карты, выданной страховщиками, уполномоченными МООНВАК, Совету страховых бюро следует разрешить всем национальным бюро и их членам выдавать зеленые карты, действительные для Косово, если они этого пожелают. Для территории Косово необходимо создать организацию по урегулированию претензий, которая занималась бы претензиями лиц, пострадавших в Косово от иностранных водителей транспортных средств. Для распространения действия системы "зеленой карты" на Косово потребовалось добавление новой графы на зеленой карте для обозначения Косово.
4. В 1999 году был начат пересмотр двух базовых соглашений Совета страховых бюро - двустороннего Единообразного соглашения между страховыми бюро и Многостороннего гарантийного соглашения - в целях устранения расхождений в их текстах, из-за которых страховые бюро, применяющие оба соглашения, сталкиваются с проблемами в практической работе.



5. В мае 2000 года была принята четвертая директива Европейского союза о страховании автотранспортных средств. Совет страховых бюро создал рабочую группу в целях изучения последствий принятия этой директивы для деятельности бюро, являющихся его членами. Совет страховых бюро участвует также в обсуждении с Европейской комиссией вопроса о возможном принятии пятой директивы.

6. Кипр стал 24-м государством, подписавшим Многостороннее гарантийное соглашение. В связи с непогашенной задолженностью с 1 января 2000 года приостановлено членство бюро Югославии. Руководящий комитет сделал предупреждение бюро Республики Молдовы в связи с длительными задержками выдачи зеленых карт.

7. Представлена обновленная таблица двусторонних соглашений, подписанных между 43 страховыми бюро - членами Совета страховых бюро.

