



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/369
7 November 2001

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто пятая сессия, 16-19 октября 2001 года)

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ
О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО ПЯТОЙ СЕССИИ**

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто пятую сессию в Женеве 16-19 октября 2001 года. В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Беларуси, Венгрии, Германии, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

Кроме того, были представлены Европейская комиссия, а также:

- следующие межправительственные организации: Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА) и Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА);
- следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро системы зеленой карты и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ);

- Миссия Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово (МООНВАК), которая участвовала в работе сессии в качестве наблюдателя.

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессия состояла из двух частей: первая часть (16 октября) была полностью посвящена вопросам, связанным с изложением Европейской комиссией последствий, которые повлечет за собой для служб контроля включение в ЕСТР положений о новом цифровом тахографе; вторая часть (17-19 октября) была посвящена работе самой SC.1. Сессия проводилась под председательством г-на Й. Алалуусуа (Финляндия).

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕССИЯ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ ВОПРОСА О ЦИФРОВОМ ТАХОГРАФЕ (ЕСТР)

(Документация: TRANS/SC.1/2001/12)

3. В ходе своей шестьдесят третьей сессии (13-15 февраля 2001 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поддержал решение Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) о проведении в 2001 году официального совещания для подготовки государств, не являющихся членами Европейского союза, и в частности их национальных органов, контролирующих применение ЕСТР, к внедрению нового цифрового тахографа.

4. Именно такая цель стояла перед специальным совещанием, которое состоялось 16 октября, накануне открытия сессии самой SC.1, и в работе которого приняли участие многие делегаты, занимающиеся вопросами контроля за продолжительностью работы и отдыха профессиональных водителей. Это совещание проводилось при технической поддержке Европейской комиссии и ЕРТИКО на основе специально подготовленной для этого мероприятия программы (TRANS/SC.1/2001/12). В ходе этого совещания были подробно освещены все аспекты, связанные с внедрением цифрового тахографа, главным образом с точки зрения проблем контроля.

5. По окончании совещания среди его участников была распространена видеокассета, на которой продемонстрирована процедура дорожного контроля транспортного средства, оснащенного цифровым тахографом. Рабочая группа поблагодарила представителя ЕРТИКО за важное и содержательное сообщение, в котором разъясняется этот весьма сложный вопрос.



ОТКРЫТИЕ ОСНОВНОЙ СЕССИИ

6. Директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капел Феррер приветствовал делегатов. Представив нового секретаря Рабочей группы, он остановился на проблемах задержки с переводом документов. В этой связи Рабочая группа подчеркнула, что необходимо как можно скорее найти рациональное решение, поскольку такие задержки создают препятствия для работы Группы и тормозят ее.

7. Директор Отдела транспорта также напомнил о важности продолжения разработки различных правовых документов, относящихся к ведению SC.1, в частности СМА, ЕСТР и КДПГ, в целях их адаптации к потребностям современного мира. В этом контексте он обратил особое внимание на то, что Группа должна как можно скорее рассмотреть рекомендации Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, завершившей свою работу в июле 2001 года, и соответствующим образом учесть их в рамках СМА. Кроме того, он просил SC.1 рассмотреть вопрос о том, не следует ли ввиду трагических событий, имевших место в Соединенных Штатах Америки, включить в действующие правовые документы новые элементы, связанные с аспектами безопасности.

8. В завершение он высказался за то, чтобы в ходе обсуждения вопроса о зеленой карте была изучена возможность расширения ее области применения и/или существующих пределов страхового покрытия по гражданской ответственности для автотранспортных средств.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ *(Пункт 1 повестки дня)*

(Документация: TRANS/SC.1/368)

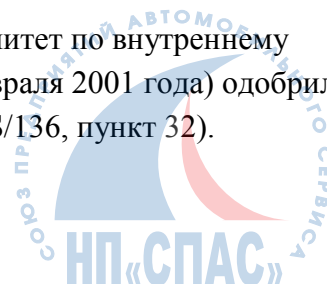
9. Предварительная повестка дня, подготовленная секретариатом, была утверждена без изменений.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ *(Пункт 2 повестки дня)*

а) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

(Документация: ECE/TRANS/136)

10. Рабочая группа заслушала сообщение о том, что Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят третьей сессии (13-15 февраля 2001 года) одобрил доклад SC.1 о работе ее девяносто четвертой сессии (ECT/TRANS/136, пункт 32).



11. Кроме того, SC.1 была проинформирована о рекомендациях, принятых Специальной многопрофильной группой экспертов по безопасности в туннелях на ее последней сессии, состоявшейся 9-11 июля 2001 года. В соответствии с просьбой Комитета по внутреннему транспорту, высказанной на его сессии в феврале 2001 года, Рабочей группе было предложено провести первое общее обсуждение рекомендаций, относящихся к сфере ее компетенции (ECE/TRANS/136, пункт 55). Этот вопрос рассматривается также в рамках пункта 4 а) ii) (см. пункты 28, 29 и 33 настоящего доклада).

b) Международные организации

12. Представитель Европейской комиссии сообщил Рабочей группе о недавнем принятии Коллегией уполномоченных предложения об изменении постановления 3820/85/СЕЕ, касающегося продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей.

13. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) проинформировал Рабочую группу о том, что в 2001 году его организация сосредоточила свои усилия на вопросах, связанных с облегчением транспортной деятельности и расширением ЕС, а также на аспектах устойчивого развития перевозок, в частности по маршрутам Восток-Запад. Среди делегатов были распространены различные публикации, изданные под эгидой МСАТ.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР (Пункт 3 повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/1999/4, TRANS/SC.1/2000/16, TRANS/SC.1/2001/1 и Add.1, TRANS/SC.1/2001/13 и Add.1 и неофициальные документы № 1 и 2)

14. На своей девяносто четвертой сессии Рабочая группа в принципе одобрила поправки к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), которые были предложены представителями Франции и Европейской комиссии в целях включения в это Соглашение положений о цифровом тахографе (TRANS/SC.1/2000/16). Рабочая группа решила, что окончательное принятие предлагаемых поправок следует отложить до опубликования в Официальном бюллетене Европейских сообществ объемного приложения IV к измененному постановлению № 3821/85/СЕЕ, в котором излагаются технические требования к новому цифровому тахографу.

15. Вместе с тем Рабочая группа сочла, что, прежде чем принимать эти поправки, необходимо проверить их формулировку, с тем чтобы адаптировать текст Сообщества с



учетом формата ЕСТР, и поэтому решила создать узкое неофициальное совещание в составе нескольких добровольцев от договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами Европейского союза, и представителей Европейской комиссии (TRANS/SC.1/367, пункт 32).

16. Это неофициальное совещание, в работе которого приняли участие представители Румынии, Швейцарии, Европейской комиссии и секретариата, состоялось 3 мая 2001 года. На основе сделанных на нем выводов, представленных в документах TRANS/SC.1/2001/1 и Add.1, Рабочей группе было предложено высказать свое мнение по решению, которое надлежит принять для включения приложения IV в ЕСТР. Рабочая группа поблагодарила секретариат за проделанную работу.

17. Было отмечено, что на своей шестьдесят второй сессии (февраль 2000 года) Комитет по внутреннему транспорту настоятельно рекомендовал изучить возможность использования в ЕСТР ссылок на приложение IV к измененному постановлению 3821/85/СЕЕ Европейского сообщества, в котором излагаются технические требования к новому цифровому тахографу, а не стремиться воспроизвести его в полном объеме. В качестве примера он упомянул о стандартах ИСО, ссылки на которые содержатся во многих правовых документах. В то же время он подчеркнул, что необходимо решить проблему перевода этого технического приложения, а также вопрос об автоматической применимости последующих изменений, которые будут в него вноситься, для стран, не являющихся членами Европейского союза (TRANS/SC.1/367, пункты 22, 25 и 26).

18. Прежде чем начать обсуждение, Рабочая группа заслушала сообщение представителя Европейской комиссии о причинах, в силу которых приложение IV до сих пор не было принято на уровне Сообщества. Учитывая представленные разъяснения, Рабочая группа тем не менее сочла, что такая задержка не должна воспрепятствовать рассмотрению данного вопроса, поскольку речь идет об определении методологии включения этого приложения в ЕСТР, а не об изменении его содержания.

В распоряжение присутствующих на сессии делегаций был предоставлен экземпляр последнего официального варианта приложения IV (приблизительно 250 страниц) (см. неофициальный документ № 2). С нынешним текстом приложения IV можно также ознакомиться по указанному ниже адресу через меню "library":

<http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/digtacho/library>.

19. После рассмотрения различных решений, которые были предложены (TRANS/SC.1/2001/1), Рабочая группа пришла к выводу, что с учетом сугубо технического характера данного приложения и его объема наиболее приемлемым и



прагматичным в перспективе будущего является решение № 1, которое сводится к тому, чтобы использовать вариант текста приложения IV Сообщества в том виде, в каком он подготовлен, в введении к которому в обобщенном виде были бы указаны при помощи соответствующих примечаний те аспекты, которые требуют корректировки.

20. Она просила представителя Европейской комиссии тщательно информировать секретариат о предстоящих изменениях на уровне Сообщества. Кроме того, она поручила секретариату подготовить в сотрудничестве с Европейской комиссией - после того как этот текст будет окончательно принят Европейским сообществом - проект поправок к ЕСТР, предусматривающих включение приложения IV на основе указанного решения № 1 (в ЕСТР данное приложение будет включено как добавление IV). Однако Рабочая группа сочла, что в случае принятия такого решения необходимо параллельно изменить основной текст ЕСТР, с тем чтобы включить в него новую процедуру внесения поправок в вышеупомянутое приложение IV. Поэтому она поручила секретариату разработать соответствующие предложения, а также по возможности подготовить сводный текст, включающий все поправки к ЕСТР, связанные с внедрением цифрового тахографа.

21. И наконец, для того чтобы на девяносто шестой сессии можно было принять весь набор поправок, необходимых для включения в ЕСТР положений о цифровом тахографе (которые касаются самого Соглашения, приложения и добавлений к нему), Рабочая группа решила созвать совещание специальной группы, которой будет поручено рассмотреть все поправки, в том числе упомянутые в пункте 20 выше, внимательно изучить вопрос о их юридическом соответствии и при необходимости предложить требующиеся изменения. В этой связи Рабочая группа просила Комитет по внутреннему транспорту одобрить состав вышеуказанной специальной группы, совещание которой в таком случае можно было бы провести 11 и 12 апреля 2002 года.

22. Рабочая группа приняла к сведению документы TRANS/SC.1/2001/13 и Add.1, в которых содержится перечень адресов компетентных органов, контролирующих выполнение ЕСТР. Она предложила странам, которые еще не направили в секретариат адрес своего национального компетентного органа (адреса своих национальных компетентных органов), как можно скорее сделать это, с тем чтобы составить как можно более полный список таких адресов.



ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (Пункт 4 повестки дня)**а) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)****і) Статус предыдущих поправок к СМА**

(Документация: (ECE/TRANS/16/Amend.8)

23. Рабочая группа приняла к сведению, что поправки к приложению I к СМА, принятые Рабочей группой на ее девяносто второй (19-21 октября 1998 года) и девяносто третьей сессиях (19-21 октября 1999 года), вступили в силу 27 апреля и 20 октября 2000 года, соответственно, и отражены в документе ECE/TRANS/16/Amend.8.

24. Рабочая группа заслушала сообщение о том, что поправки, принятые SC.1 на ее девяносто четвертой сессии (14-16 ноября 2000 года), были препровождены договаривающимся сторонам в уведомлении депозитария C.N.30.2001.TREATIES.1 от 23 января 2001 года и считаются принятыми 23 июля 2001 года по истечении установленного шестимесячного периода, в течение которого можно представлять возражения. Секретариат сообщил, что эти поправки вступят в силу 4 декабря 2001 года, т.е. через три месяца после сообщения об их принятии в уведомлении депозитария (C.N.839.2001.TREATIES) от 4 сентября 2001 года.

25. Рабочая группа приняла к сведению сводный вариант СМА, включающий все поправки, которые вступили в силу до девяносто четвертой сессии (TRANS/SC.1/2001/3), а также проект новой карты сети СМА, экземпляр которой был передан каждой из представленных делегаций. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что сводный вариант СМА, а также один экземпляр проекта карты будут в ближайшее время направлены каждой договаривающейся стороне вместе с просьбой представить любые исправления в секретариат не позднее 16 ноября 2001 года, с тем чтобы можно было подготовить окончательный вариант этой карты до конца 2001 года.

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

(Документация: TRANS/SC.1/2001/2; неофициальные документы № 3, 4 и 5 сессии)

26. Рабочая группа рассмотрела и затем приняла предложение о внесении поправок в приложение I к СМА, которое было представлено Российской Федерацией



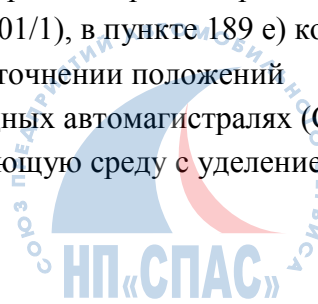
(TRANS/SC.1/2001/2 и неофициальный документ № 5). Предложенная поправка содержится в приложении I к настоящему докладу. Рабочая группа также приняла к сведению внесенное на сессии предложение Венгрии по новой дороге категории E на участке между Летение и Торньисентмиклош и решила подробнее рассмотреть его на следующем совещании Группы по СМА. Она также обратилась к Словении с просьбой дать согласие в отношении предложения Венгрии, поскольку оно также касается этой страны.

27. Делегация Турции затронула проблему обеспечения соответствия между автодорожными сетями ЕЭК и ЭСКАТО. Секретариат сообщил Рабочей группе, что в январе 2002 года в Бангкоке состоится совещание директоров региональных комиссий Организации Объединенных Наций, на котором в числе других вопросов будет обсуждена и эта тема. Соответствующие итоги этого совещания будут доведены до сведения членов ЕЭК ООН.

28. Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 4, содержащий выдержки из рекомендаций Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях. Было отмечено, что КВТ просил свои компетентные вспомогательные органы (WP.1, SC.1, SC.2, WP.29, WP.15) в предварительном порядке рассмотреть эти рекомендации и, если можно, высказать свое мнение в отношении их включения в действующие документы. Рабочая группа сочла, что некоторые из этих рекомендаций, в частности те, которые касаются инфраструктуры и эксплуатации туннелей, должны быть включены в приложение II к СМА.

29. Секретариат сообщил Рабочей группе, что осуществляется окончательная доработка текста доклада на английском языке и что сразу же после ее завершения с этим докладом можно будет ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН. Он также уточнил, что тексты доклада на русском и французском языках должны быть подготовлены до начала сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), которая состоится в феврале 2002 года. Кроме того, секретариат отметил, что предполагается представить на утверждение КВТ проект резолюции, содержащий все рекомендации, принятые Специальной многопрофильной группой экспертов.

30. Рабочая группа также приняла к сведению сводный доклад, озаглавленный "Обзор документов в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и рекомендации относительно последующей деятельности" (ECE/AC.21/2001/1), в пункте 189 е) которого содержится рекомендация о "дальнейшем расширении и уточнении положений приложения II к Европейскому соглашению о международных автомагистралях (СМА) 1975 года применительно к оценке воздействия на окружающую среду с уделением



особого внимания мерам по снижению шума". Этот сводный доклад был одобрен на совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Женева, 4 мая 2001 года).

31. Кроме того, Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 3, содержащий пересмотренные варианты подразделов стандартов и рекомендованной практики ТЕА, которые касаются автодорожных центров обслуживания и мостов и которые были утверждены на совещании, состоявшемся в Братиславе (Словакия) 20-22 июня 2001 года.

32. Управляющий проекта ТЕА предложил Рабочей группе на данном этапе не рассматривать эти два элемента стандартов ТЕА, а дождаться полного пересмотренного текста стандартов ТЕА, который будет опубликован в конце 2001 года. Он вызвался подготовить резюме текстов стандартов, которое может быть включено в приложение II к СМА (5-10 страниц), для рассмотрения на следующем Специальном совещании по СМА.

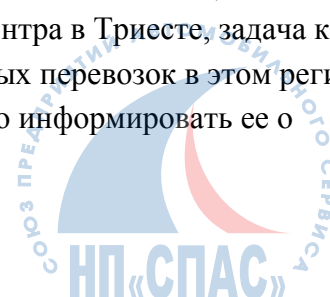
33. Рабочая группа пришла к выводу, что необходимо будет создать восемнадцатую сессию Специального совещания по выполнению СМА в 2002 году для обсуждения возможных поправок к приложению II к СМА на основе различных документов, упомянутых выше. Она просила КВТ одобрить ее решение о проведении этого совещания 30 и 31 мая 2002 года.

b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

(Документация: TRANS/SC.1/2001/11)

34. Управляющий проекта ТЕА г-н Петр Поспишил охарактеризовал сложившуюся ситуацию. Рабочая группа, кроме того, приняла к сведению доклад о ходе работы ТЕА (TRANS/SC.1/2001/11). Управляющий проекта проинформировал Рабочую группу о том, что в соответствии с новым стратегическим планом ТЕА будет более тесно сотрудничать с Европейской комиссией в вопросах развития общеевропейских коридоров. Он также сообщил Рабочей группе о том, что новым Управляющим проекта был назначен г-н Мариан Гантак (Словакия), который вступит в эту должность в январе 2002 года.

35. Многие делегации дали высокую оценку проекту ТЕА. В частности, было отмечено предстоящее открытие международного транспортного центра в Триесте, задача которого будет состоять в развитии инфраструктур мультимодальных перевозок в этом регионе. Рабочая группа просила секретариат продолжать ежегодно информировать ее о деятельности и ходе работы по проекту ТЕА.



36. Сославшись на выступление Управляющего проекта ТЕА, представитель Италии подчеркнул, что первые позитивные результаты работы Постоянной ассамблеи ТЕА, которая уже состоялась в Триесте и стала на сегодняшний день первой из субрегиональных ассамблей ТЕА, свидетельствуют о важном значении реального сотрудничества не только в области строительства, но и обслуживания и эксплуатации автомагистралей для объединения усилий по созданию конкретных общеевропейских коридоров. Он добавил, что первоначальные мероприятия подтверждают важное значение тесного сотрудничества с ЕС в области стимулирования реализации экспериментального проекта, направленного на обеспечение контроля за транспортными потоками в двух основных пунктах пересечения границы между Италией и Словенией (в рамках проекта межрегиональной зоны ШВ КАДСЕС) осуществляется реализация проекта МЕРКУРИО; о своей заинтересованности в участии в этом экспериментальном проекте уже заявили семь стран ТЕА. В заключение представитель Италии отметил, что проект МЕРКУРИО, в котором для передачи данных используется спутниковая технология, является также важным средством обеспечения безопасности и надежности автомобильного транспорта, о чем говорил в своем выступлении директор Отдела транспорта г-н Капел Феррер (см. пункт 7 настоящего доклада).

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ (Пункт 5 повестки дня)

а) **Разработка положений по облегчению международных автомобильных перевозок (СР.4)**

(Документация: TRANS/SC.1/1999/2, TRANS/SC.1/2000/3, TRANS/SC.1/2000/6 и TRANS/SC.1/2001/5)

37. С целью рассмотрения замечаний и оговорок, изложенных правительствами (TRANS/SC.1/2000/3) относительно доклада о работе первого совещания Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 (TRANS/SC.1/1999/2), и подготовки нового текста, который, с одной стороны, соответствовал бы резолюции ЕКМТ по этому же вопросу (TRANS/SC.1/2000/6) и, с другой стороны, был бы приемлем для стран, Рабочая группа по автомобильному транспорту в ходе своей девяностой четвертой сессии, состоявшейся в 2000 году, решила вновь созвать совещание этой Специальной рабочей группы (ECE/TRANS/136, пункт 41).

38. Следовательно, таковой являлась задача совещания Специальной группы, которое состоялось в Женеве 10 и 11 мая 2001 года под председательством г-на М.Ч. Урлана из



Румынии и в работе которого также приняли участие представители Российской Федерации, Финляндии, Швейцарии, МСАТ и Европейской комиссии.

39. Ввиду отсутствия на нынешней сессии SC.1 председателя состоявшегося совещания сделанные Специальной группой выводы были представлены секретариатом, уточнившим основные директивные направления, послужившие основой для работы Группы. Поблагодарив Группу и ее председателя за эффективную работу, Рабочая группа выразила сожаление в связи с тем, что не может провести всестороннее рассмотрение проекта резолюции, подготовленного на этом совещании (TRANS/SC.1/2001/5), так как многие делегации не смогли своевременно получить ее проект на других языках. Вместе с тем она сочла, что текст этого проекта – после внесения в него многочисленных изменений – действительно стал лучше по сравнению с его прежним вариантом. Рабочая группа все же провела обсуждение текста по разделам, что позволило делегациям изложить свое первоначальное мнение. В ходе этого первоначального обсуждения делегации Швейцарии, России, Франции, Нидерландов и Германии сформулировали свои замечания по пунктам 1.2.1.1, 1.2.1.5, 1.2.1.6 и 1.2.1.7 проекта резолюции. В связи с разделом 2 (пассажирские перевозки) Российская Федерация подчеркнула, что определения не соответствуют терминам, используемым в двусторонних соглашениях, заключенных ею. Что касается раздела 3, то представленные замечания, в частности Председателем SC.1, касались главным образом пунктов 3.1.2 и 3.2.

40. С учетом многочисленных мнений, которые были изложены, Рабочая группа поручила секретариату до конца 2001 года обратиться к странам - членам ЕЭК с просьбой в письменном виде изложить свои комментарии вместе с конкретными предложениями относительно формулировки пунктов, которые они хотели бы изменить. Она поручила секретариату подготовить сводный документ с изложением полученных ответов, а также исправленный вариант проекта, по возможности приняв во внимание внесенные предложения. В то же время Рабочая группа отметила, что она не намерена в третий раз созывать совещание Специальной группы для пересмотра этого проекта и что ее цель состоит в принятии пересмотренного варианта резолюции CP.4 на ее девяносто шестой сессии, с тем чтобы его можно было передать на утверждение КВТ в 2003 году. Вместе с тем Рабочая группа сочла, что для достижения этой цели, в частности, на основе тщательного рассмотрения всех положений проекта текста и для обеспечения максимально возможного консенсуса было бы целесообразно выделить накануне следующей сессии, как это предлагает секретариат, особый день для такого рассмотрения и, следовательно, обратилась к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой одобрить решение о проведении такого официального совещания 30 сентября 2002 года.

b) **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/SC.1/2001/15 - TRANS/WP.30/2001/16)

41. Секретариат обратил внимание Рабочей группы на содержание указанного выше документа, распространенного под общим условным обозначением SC.1/WP.30, в котором содержится новый проект приложения 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля для грузов на границах, касающегося эффективных процедур пересечения границы. Было отмечено, что Рабочая группа SC.1 в ходе своей предыдущей сессии (ноябрь 2000 года) просила привлечь ее к осуществлению этого проекта, поскольку затрагиваемые в его рамках вопросы касаются непосредственно автомобильного транспорта. Именно в этой связи Рабочей группе было предложено изложить свои замечания по содержанию этого нового приложения. Таким образом, Рабочая группа приняла к сведению, что данный проект содержит новые положения, касающиеся международного сертификата технического осмотра и международного весового сертификата транспортного средства и основывающиеся на концепции, разработанной Комитетом по региональному автомобильному транспорту в рамках Совместной инициативы стран Юго-Восточной Европы.

42. Рабочая группа поблагодарила секретариат за проделанную работу, отметив, однако, что ей трудно обстоятельно сформулировать свое мнение, поскольку некоторые делегации не смогли получить варианты текста на русском и французском языках. Вместе с тем она подчеркнула важное значение этого текста, по которому многие делегации изложили свои первоначальные замечания. Так, статья 2, касающаяся виз, вызвала неодинаковые отклики со стороны Франции, Швейцарии, Германии, Российской Федерации и Латвии. Были также выражены замечания относительно заглавия и формулировки пункта 1 статьи 4 (сертификат технического осмотра) этого нового приложения, которые секретарь WP.30 счел уместными. И наконец, были изложены противоположные точки зрения по статье 5.

43. Секретарь WP.30 отметил, что в ходе сессии WP.30, которая состоится 25 и 26 октября 2001 года, он проинформирует WP.30 о мнениях, выраженных SC.1. Вместе с тем Рабочая группа просила пересмотреть данный текст в ходе ее сессии 2002 года в свете внесенных изменений.



c) **Рассмотрение вопроса о разработке протокола к КДПГ**

(Документация: TRANS/SC.1/2000/9, TRANS SC.1/2001/7 и Add.1, TRANS/SC.1/2001)

44. Рабочая группа поблагодарила профессора Путцейса за разработку проекта протокола к КДПГ, направленного на то, чтобы разрешить использование электронного обмена данными (ЭОД) вместо бумажной накладной (TRANS/SC.1/2001/7). Проект этого текста, в котором представлены три возможных варианта с указанием тех положений, которые уже нашли отражение в действующих конвенциях, был официально одобрен Советом управляющих ЮНИДРУА на его сессии в сентябре 2001 года (TRANS/SC.1/2001/7/Add.1).

45. Ввиду того, что после вопросов, заданных делегацией Германии, данный проект вызвал неоднозначные отклики, Рабочая группа сочла, что необходимо более глубоко вникнуть в данную проблему. Поэтому она поручила секретариату в письменном виде обратиться к договаривающимся сторонам этой Конвенции - посредством распространения среди них соответствующего вопросника - с просьбой указать свое мнение относительно конкретных мер, необходимых для того, чтобы дать ход этому проекту протокола, в частности относительно оптимального решения, которое следует принять в контексте КДПГ. Она также поручила секретариату подготовить сводный текст полученных ответов. Профессор Путцейс вызвался оказать содействие секретариату в выполнении этой задачи. Затем, на третьем этапе, можно было бы созвать совещание неофициальной редакционной группы для подготовки проекта протокола с целью его принятия.

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

(Документация: TRANS/SC.1/2000/17, TRANS/SC.1/2000/18 и TRANS/SC.1/2001/14 и Add.1)

46. Было отмечено, что с учетом документа, представленного МСАТ (TRANS/SC.1/2000/18) и содержащего предложения о внесении поправок в КАПП, а также сообщенных этой НПО сведений о стоимости золотого франка, используемого для расчета объема ответственности (TRANS/SC.1/2000/17), Рабочая группа в ходе своей девяносто четвертой сессии заинтересовалась, 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.



47. Рабочая группа согласилась с тем, что прежде чем вносить предложения о возможном проведении совещания для внесения поправок в Конвенцию КАПП, необходимо с учетом переданной МСАТ информации о стоимости золотого франка выяснить вопрос о том, не намерены ли другие страны ЕЭК ООН присоединиться к КАПП, и если они не намерены этого делать, то какие изменения позволили бы им присоединиться к этой Конвенции.

48. Секретариат отметил, что в ответ на письмо, разосланное им в этой связи, в его адрес поступило четыре ответа, а именно от Германии, Российской Федерации, Швейцарии (TRANS/SC.1/2001/14 и Add.1) и Словацкой Республики. Поскольку анализ этих ответов свидетельствует о том, что мнения в отношении дальнейших действий различаются, Рабочая группа решила в соответствии с предложением германской делегации приостановить обсуждение данного вопроса до 2003 года. Вместе с тем представитель Италии отметил, что хотел бы, чтобы секретариат воспользовался этим перерывом и настоятельно рекомендовал странам внести новые предложения. В таком случае после изменения нынешней ситуации будет принято решение о продолжении этой деятельности.

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.1/2001/9; TRANS/SC.1/2001/10 и 10/Corr.1)

49. Представитель Совета страховых бюро проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в системе страхования автотранспортных средств, описание которых приводится в докладе Председателя. Резюме доклада содержится в приложении III к настоящему докладу. Рабочая группа также приняла к сведению пересмотренный перечень соглашений между страховыми бюро, отражающий последние изменения в связи с участием в системе зеленой карты (TRANS/SC.1/2001/10/Corr.1).

50. Представитель Совета страховых бюро сообщил Рабочей группе о том, что Совет намерен обсудить с Отделом транспорта вопрос о возможных изменениях, связанных с системой зеленой карты.



- ii) Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление

(Документация: TRANS/SC.1/2001/16)

51. Рабочая группа приняла к сведению указанный выше документ (издан только на английском языке), в котором отражено положение в связи с присоединением к правовым документам, относящимся к ведению SC.1. За период, прошедший после окончания последней сессии Группы, документы о присоединении к ЕСТР или ратификационные грамоты были получены от Турции (16 января 2001 года) и Югославии (в порядке правопреемства) (12 марта 2001 года). От Югославии были также получены документы (каждый от 12 марта 2001 года) о присоединении (в порядке правопреемства) к КДПГ, КАПП, СМА, Общему соглашению об экономической регламентации международного дорожного транспорта от 17 марта 1954 года, Конвенции о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении, от 18 мая 1956 года, Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров, от 14 декабря 1956 года и Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов, от 14 декабря 1956 года.

52. Рабочая группа была проинформирована о том, что подробные обновленные сведения о правовых документах можно получить на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

- iii) Согласование фискальных вопросов и других мер, затрагивающих автомобильные перевозки

(Документация: TRANS/SC.1/2001/8)

53. Рабочая группа приняла к сведению вышеуказанный документ, который был передан Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и в котором содержится текст резолюции об "Обеспечении равных возможностей для всех участников автотранспортного рынка", принятой на шестой Автотранспортной конференции Восток-Запад МСАТ (Прага, 1 июня 2001 года).

54. Представитель МСАТ сообщил Рабочей группе о том, что фискальные вопросы будут рассмотрены на следующей сессии Генеральной Ассамблеи МСАТ. МСАТ подготовит документ с изложением позиции по этим вопросам, который будет передан Рабочей группе для обсуждения на следующей сессии.



ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ

(Пункт 6 повестки дня)

(Документация: JMTE/2001/5)

55. Рабочая группа заслушала сообщение об итогах Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (4 мая 2001 года) и четвертого Совместного совещания по транспорту и окружающей среде (6 июня 2001 года) (JMTE/2001/5).

56. В частности, Совместное совещание:

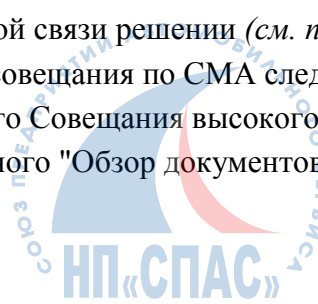
a) решило учредить Совместную специальную группу экспертов ЕЭК ООН - ВОЗ по транспорту, окружающей среде и охране здоровья на основе расширения состава действующей Совместной специальной группы экспертов по транспорту и окружающей среде посредством включения в нее экспертов по вопросам здравоохранения;

b) утвердило мандат Совместной специальной группы экспертов ЕЭК ООН - ВОЗ, возложив на нее следующие задачи: проведение подготовительной деятельности в целях оказания содействия в рационализации существующих международных институциональных механизмов, созданных в рамках последующих мероприятий в контексте Венского и Лондонского процессов; и в соответствии с мандатом Совещания высокого уровня - выполнение функций целевой группы, осуществляющей дальнейшую подготовительную работу для выработки решения о целесообразности начала переговоров по рамочной конвенции, которое должно быть принято на втором Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья;

c) указало, что второе Совещание высокого уровня следует созвать на уровне министров;

d) решило, что на втором Совещании высокого уровня следует также утвердить итоги Венского среднесрочного обзора.

57. Рабочая группа напомнила о принятом ею ранее в этой связи решении *(см. пункт 30 выше)* о том, что на восемнадцатой сессии Специального совещания по СМА следует предпринять усилия для выполнения рекомендации первого Совещания высокого уровня, изложенной в пункте 189 e) сводного доклада, озаглавленного "Обзор документов в



области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья и рекомендации относительно последующей деятельности" (ECE/AC.21/2001/1).

58. С дополнительной информацией о ходе последующей деятельности в контексте РКТЭС можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК по адресу: www.unecsc.org/poja.

59. Рабочая группа поручила секретариату продолжать информировать ее в будущем о всех важнейших изменениях в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья.

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ (Пункт 7 повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/2001/6)

60. Рабочая группа приняла проект своей программы работы на 2002-2006 годы с несколькими изменениями. Принятый проект программы содержится в приложении II к настоящему докладу и будет передан Комитету по внутреннему транспорту для окончательного утверждения на его шестьдесят четвертой сессии в феврале 2002 года. Рабочей группе напоминает о том, что в соответствии с решением, принятым Комитетом по внутреннему транспорту, отныне программа работы рассматривается лишь один раз в два года.

ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (Пункт 8 повестки дня)

61. Рабочая группа вновь избрала г-на Й. Алалуусуа (Финляндия) Председателем и г-на А. Пинсона (Российская Федерация) заместителем Председателя.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (Пункт 9 повестки дня)

62. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее девятая сессия назначена на 1-3 октября 2002 года без учета Специального совещания по СР.4, которое состоится 30 сентября 2002 года, если с этим согласится КВТ. Предельный срок для направления документов в секретариат - 12 июля 2002 года. В апреле 2002 года правительствам будет направлено циркулярное письмо с просьбой представить документы для девятой сессии.

63. В соответствии с пожеланием, выраженным г-ном Капел Феррером в его вступительной речи (см. пункт 7 выше), Рабочая группа провела первоначальное обсуждение последствий террористических актов, совершенных 11 сентября 2001 года, с



точки зрения мероприятий, связанных с транспортом, которыми занимается Европейская экономическая комиссия, и, в частности, в контексте мероприятий, затрагивающих автомобильный транспорт. Делегации Франции и Италии подчеркнули, что речь идет хотя и о сложной, но весьма важной теме, охватывающей различные виды транспорта. Представитель Италии со своей стороны сообщил, что его страна уже начала заниматься проблематикой безопасности на автомагистралях в рамках экспериментального проекта, направленного на обеспечение контроля за транспортными потоками (см. пункт 3б), и отметил, что хотел бы, чтобы данный аспект нашел отражение в СМА. В свою очередь представитель МСАТ заявил, что этой проблемой безопасности уже занималась WP.30 в рамках Конвенции МДП, а также при рассмотрении вопросов выдачи виз. С одной стороны, он сообщил, что в скором будущем в Москве будет организован семинар, посвященный исследованию аспектов безопасности на автомобильном транспорте, и что 30 ноября 2001 года в Брюсселе будет проведено совещание за круглым столом по вопросам незаконной иммиграции, которое будет организовано совместно с Европейской комиссией. С другой стороны, делегат от Франции предложила занести этот вопрос в повестку дня Бюро КВТ с учетом его актуальности для других рабочих групп.

64. После выступления различных ораторов Председатель Группы сделал вывод о том, что необходимо, с одной стороны, собрать в предварительном порядке - до планирования любых последующих мероприятий - максимальный объем информации по данному вопросу и, с другой стороны, рассмотреть эту тему в рамках КВТ. Для облегчения дискуссии в ходе следующей сессии он просил заинтересованные организации представить документ по этому вопросу.

65. Рабочая группа отметила заслуги недавно вышедшего в отставку г-на М.Ч. Урлана, который в течение многих лет представлял Румынию. Г-н Урлан весьма активно участвовал в деятельности Рабочей группы и Комитета по внутреннему транспорту и внес в нее весьма полезный вклад. Рабочая группа просила делегата от Румынии передать г-ну Урлану свои наилучшие пожелания.

66. Для того чтобы можно было посвятить больше времени рассматриваемым темам, Рабочая группа решила ограничить чтение доклада кратким обзором решений с утверждением окончательного доклада на своей следующей сессии.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА (Пункт 10 повестки дня)

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



Приложение I

ПРОЕКТ ПОПРАВОК К ПРИЛОЖЕНИЮ I К СМА

Российская Федерация

A. Главные дороги

1) Направление запад-восток

в) Промежуточные дороги

Дорога E 22 - удлинение от Нижнего Новгорода до Ишима

Новое общее название:

E 22 Холихед - Честер - Уоррингтон - Манчестер - Лидс - Донкастер -
Иммингем ... Амстердам - Гронинген - Ольденбург - Бремен - Гамбург -
Любек - Росток - Штральзунд - Засниц ... Треллеборг - Мальмё - Кальмар -
Норчёпинг ... Вентспилс - Рига - Резекне - Великие Луки - Москва -
Владимир - Нижний Новгород - Казань - Елабуга - Пермь - Екатеринбург -
Тюмень - Ишим

B. Ответвления и соединительные дороги

Новая дорога категории E от Елабуги до Уфы.

Общее название:

E 017 Елабуга - Уфа



Приложение II

Проект программы работы на 2002-2006 годы

ПОДПРОГРАММА 02.2: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

0.2.2.1 Инфраструктура автомобильного транспорта

НЕПРЕРЫВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

I. Осуществление Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и внесение в него поправок

Пояснение: В целях приспособления европейской сети автомобильных дорог к будущим потребностям и ее расширения на территории центральноазиатских и кавказских государств - членов ЕЭК Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет принимать необходимые меры по осуществлению Соглашения и при необходимости по внесению необходимых поправок в его положения, касающиеся, в частности, структуры сети и нумерации входящих в нее дорог (приложение I), применяемых технических стандартов (приложение II) и информации для пользователей, а также их безопасности с учетом изменения потоков движения и **логико-информационных транспортных систем.**

Планируемая работа:

- [а] — Рассмотрение сети дорог категории E и условий, которым она должна соответствовать, и принятие необходимых поправок к приложениям I, II и III к Соглашению.

Результат, ожидаемый к 2001 году: Рассмотрение и принятие в случае необходимости поправок к приложениям I, II и III к СМА.

Очередность: 4]

- а) [б] Рассмотрение Соглашения СМА с учетом новых транспортных потоков [Восток-Запад] в целях включения основных международных автодорожных соединений восточноевропейских, центральноазиатских и кавказских государств - членов ЕЭК в сеть дорог категории E.

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Принятие поправок к приложению I [и II] к СМА, включая новые дороги категории E в Центральной Азии и на Кавказе.

Очередность: 1



- b) [e)] Рассмотрение Соглашения СМА [~~с точки зрения правовых документов, относящихся к компетенции ЕЭК ООН, последующих мероприятий в контексте Региональной конференции Организации Объединенных Наций по транспорту и окружающей среде и деятельности других организаций~~] с целью укрепления положений и стандартов СМА, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии.

Результат, ожидаемый к ~~2001~~ 2002-2003 годам: **Принятие поправок к [пересмотр положений] приложению II к СМА, касающихся безопасности, включая аспекты безопасности в туннелях, и разработка критериев охраны окружающей среды и экономии энергии [стратегий последующих мероприятий в контексте РКТО в связи с СМА].**

Очередность: 1

- [d) — Составление перечня существующих параметров инфраструктуры сети дорог категории E для их сопоставления с соответствующими требованиями и рекомендациями, предусмотренными СМА, и анализ этого перечня совместно с обследованием дорожного движения по международным магистралям в Европе с целью рационализации сбора данных (обследование дорожного движения по дорогам категории E). (Один раз в пять лет; следующий раз в 2000 году);

Результат, ожидаемый к ~~2001~~ году: Завершение картографического применения перечня за 1994 год и его объединение с обследованием дорожного движения по дорогам категории E в рамках общей публикации, издаваемой один раз в пять лет под названием "Совместный проект проведения обследования дорожного движения и составления перечня стандартов и параметров международных автомагистралей в Европе (обследование дорожного движения по дорогам категории E и перечень)" (~~2000-2002 годы~~).

Очередность: 2]

II. Проект трансъевропейской магистрали Север-Юг (ТЕА)

Пояснение: Для оказания помощи в строительстве, техническом обслуживании и эксплуатации сети ТЕА в рамках комплексной международной автодорожной инфраструктуры Рабочая группа по автомобильному транспорту продолжит тесное сотрудничество с ТЕА.



Планируемая работа:

- с) [а] Оценка достигнутого и предполагаемого прогресса в области реализации проекта ТЕА и рассмотрение возможностей внесения вклада в ее развитие (например, комбинированные перевозки, финансирование).

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Указания в рамках разработки проекта ТЕА.

Очередность: 2

- [b] — ~~Рассмотрение возможностей применения результатов, полученных в рамках проекта ТЕА, в области осуществления СМА с учетом результатов работы Хельсинкской конференции.~~

~~Результат, ожидаемый к 2001 году: Информация о статусе стандартов сети ТЕА, позволяющих обеспечить эффективное осуществление СМА.~~

~~Очередность: 2]~~

02.2.2 Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

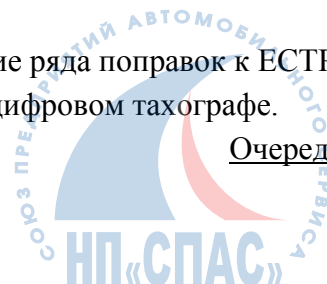
Пояснение: В целях упрощения и согласования предписаний, касающихся международных автомобильных перевозок, и их облегчения Рабочая группа по автомобильному транспорту будет при необходимости разрабатывать и обновлять соответствующие международные документы и проводить исследования по отдельным аспектам международных пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, особенно по тем из них, которые связаны с облегчением автомобильных перевозок между Восточной и Западной Европой и с упрощением и согласованием административных процедур и документации.

Планируемая работа:

- а) Осуществление Соглашения ЕСТР [~~и внесение в него поправок~~].

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Принятие ряда поправок к ЕСТР, направленных на включение в ЕСТР положений о новом цифровом тахографе.

Очередность: 1



- b) [g] Рассмотрение вопросов, касающихся системы международной автомобильной страховой карты (зеленой карты).

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Более эффективное стимулирование присоединения к системе зеленой карты.

Очередность: 2

- c) [h] Содействие согласованию фискальных **и других мер** для [стимулирования рационализации структуры налогообложения и] недопущения **любой дискриминационной практики** [в области налогообложения] в области международного автомобильного транспорта.

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Разработка предложений о согласовании фискальных **и других мер** в области международного автомобильного транспорта. [~~Рассмотрение Конвенции о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении (1956 год); Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов (1956 год); и Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров (1956 год), а также решения об их обновлении.~~]

Очередность: 2

- [i] — содействие согласованию ограничений в области дорожного движения (например, времени, с которого начинает действовать запрет на движение в выходные дни, типов транспортных средств и т.д.) на основе рассмотрения национальных мер и практики.

Результат, ожидаемый к 2001 году: Изучение национальных мер и практики и рассмотрение вопроса о дальнейшей деятельности на основе их исследования.

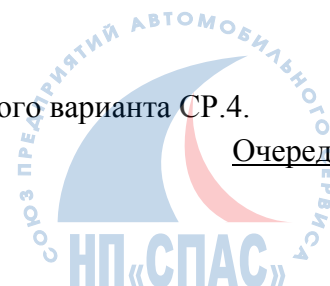
Очередность: 2]

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

- d) [b] Разработка нового пересмотренного варианта Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).

Результат, ожидаемый к [2001] 2002 году: **Принятие** нового варианта СР.4.

Очередность: 1



- e) [e)] Рассмотрение новых трудностей, возможностей и обстоятельств в области облегчения процедур пересечения границ и рассмотрение возможностей принятия эффективных мер - помимо мер правового характера, - связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями, в рамках автомобильных перевозок между Восточной и Западной Европой.

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: [Разработка-в] Осуществление сотрудничества с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортном (WP.30), по таким аспектам предлагаемого нового приложения 8 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, как **международный весовой сертификат транспортного средства и сертификат о техническом осмотре.**

Очередность: 1

- f) [d)] Пересмотр Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) для стимулирования ее более широкого принятия правительствами.

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: **Приостановление обсуждения вопроса о пересмотре КАПП на два года. В ожидании изменения ситуации сохранение данного пункта в повестке дня. Странам предлагается рассмотреть вопрос о присоединении.**

Очередность: 3 [2]

- g) [e)] Рассмотрение Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) с целью включения в процедуры КДПГ положения об электронном обмене данными (ЭОД).

Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Решение о принятии [разработка-в сотрудничестве с ЮНИДРУА] протокола к КДПГ с целью введения ЭОД.

Очередность: 1

- h) [f)] Рассмотрение других действующих правовых документов, касающихся автомобильных перевозок (например, Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международных перевозок), с целью выяснения вопроса о том, применяются ли они по-прежнему.



Результат, ожидаемый к [2001] 2002-2003 годам: Оценка потребности в нефункционирующих конвенциях и стратегиях [~~о налогообложении~~] для стимулирования заинтересованности в них и присоединения к ним.

Очередность: 3



Приложение III

Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро системы зеленой карты

1. Отдел транспорта Европейской экономической комиссии и Совет бюро договорились о рассмотрении всех стратегических вопросов, представляющих общий интерес, в том числе о будущем развитии системы зеленой карты и о нынешних пределах страхового покрытия для автомобилей по гражданской ответственности, которые в некоторых регионах являются менее высокими.
2. Совет бюро продолжил свою деятельность по разработке новой унифицированной конвенции, включающей пересмотренные и обновленные принципы Типовой конвенции и Многосторонней гарантийной конвенции, которые применяются в настоящее время.
3. Четвертая Директива о страховании транспортных средств, вступившая в силу 20 июля 2000 года, будет применяться с конца января 2003 года. Рабочая группа Совета бюро рассматривает вопрос о воздействии четвертой Директивы о страховании транспортных средств на систему зеленой карты и, в частности, о ее влиянии на нынешнее Соглашение о защите автотуристов-иностранцев и на будущую роль бюро Европейского союза.
4. В результате состоявшегося в июле 2001 года обсуждения других вопросов с Бюро Югославии Руководящий комитет решил вынести рекомендацию о том, чтобы вновь включить Бюро Югославии в Совет бюро сразу же после выполнения некоторых требований и условий, с которыми согласилось Бюро Югославии.
5. После принятия соответствующего решения Генеральной ассамблеей в Женеве в 2000 году был достигнут незначительный прогресс в области оказания помощи Организации Объединенных Наций в обеспечении страхового покрытия посредством зеленой карты на территории Косово. На большинстве транспортных средств жителей Косово в настоящее время используются специальные номерные знаки Организации Объединенных Наций, причем там введены требования об обязательном страховании гражданской ответственности на национальном уровне. Для того чтобы автомобилистам из Косово, отправляющимся за границу, можно было выдавать зеленые карты, был разработан специальный "Протокол о согласии", который должен быть подписан между Миссией Организации Объединенных Наций по делам временной администрации в Косово (МООНВАК) и иностранными бюро. Однако большинство европейских стран

пока не признали номерные знаки Организации Объединенных Наций, между тем как это необходимо для выдачи зеленых карт.

6. Ни одна из трех национальных страховых компаний Косово не может стать членом какого-либо иностранного бюро или выдавать с его согласия зеленые карты этого бюро автомобилистам из Косово. Поэтому Генеральная ассамблея решила разрешить этим страховым компаниям получить зеленые карты в любом бюро, которое выразит готовность принять ответственность за убытки, которые могут иметь место.

7. В июне 1997 года в Совет бюро в качестве временного члена было принято Бюро Молдавии. В июле 2001 года это Бюро полностью выполнило условия, предусмотренные для того, чтобы стать членом Совета, и с 1 августа 2001 года оно приступило к выдаче зеленых карт.

8. 43 страны уже являются членами Совета бюро, который в настоящее время проводит переговоры с двумя другими странами (Беларусью и Литвой) и поддерживает контакты еще с четырьмя странами (Азербайджаном, Алжиром, Грузией и Сирией). Он внимательно наблюдает за событиями в России, связанными с принятием закона об обязательном страховании гражданской ответственности автомобилистов.

