



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/375  
1 December 2004

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту

(Девяносто восьмая сессия, 27-29 октября 2004 года)

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

**УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто восьмую сессию в Женеве 27-29 октября 2004 года. В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Азербайджана, Армении, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Латвии, Литвы, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Турции, Узбекистана, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции.

На ней были представлены также Европейская комиссия, Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

**ОТКРЫТИЕ СЕССИИ**

2. Поскольку г-н Пинсон из Российской Федерации, избранный Председателем на прошлой сессии Рабочей группы, вышел на пенсию, функции Председателя SC.1 выполнял назначенный заместитель Председателя г-н Алалуусуа. SC.1 просила российских делегатов передать г-ну Пинсону, что SC.1 искренне желает ему счастливого пребывания на пенсии.

3. В своем вступительном слове Директор Отдела транспорта приветствовал представителей Армении, Азербайджана, Казахстана, Киргизстана и Узбекистана, которые впервые участвуют в работе сессии SC.1. Он сообщил Рабочей группе о принятии Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) Сводной резолюции CP.4, а также о том, что десять стран сделали оговорки. Он выразил надежду на то, что страна, сделавшая общую оговорку в отношении этой резолюции, пересмотрит свою позицию в свете представленных разъяснений.

4. Кроме того, он отметил, что необходимо принять два окончательных решения по следующим пунктам: СМА (приложения I и II), КДПГ (вариант, на основе которого будет разработан протокол к КДПГ). Кроме того, он напомнил о состоявшемся в рамках КВТ обсуждении вопроса о визах. В этой связи он выразил надежду, что SC.1 рассмотрит документ TRANS/SC.1/2004/5 и неофициальный документ, представленный МАТ, и изложит свою точку зрения, каким образом КВТ мог бы обсудить данный вопрос с учетом того, что SC.1 могла бы внести конструктивные элементы, в частности, в контексте определения транспортных документов, которые следует представлять для получения визы.

5. Что касается проекта положения о круге ведения и правил процедуры SC.1, то Директор Отдела транспорта уточнил причины, в силу которых эти тексты были представлены. В этом отношении он сослался на то, что имело место в рамках WP.1, и уточнил, что WP.1 отложила рассмотрение этого пункта в ожидании более разработанного текста. Он предложил Рабочей группе вначале сосредоточить свое внимание главным образом на положении о круге ведения Группы и провести лишь общее обсуждение проекта ее правил процедуры, поскольку он во многих отношениях аналогичен Правилам процедуры WP.1.

6. И наконец, сославшись на проводившуюся в Вероне деятельность по проблеме безопасности дорожного движения, он просил Рабочую группу рассмотреть возможность подготовки новой конвенции или нового приложения к СМА об оценке воздействия автодорог на безопасность дорожного движения по аналогии с оценкой, которая уже предусмотрена в связи с охраной окружающей среды. Он просил страны передать секретариату всю полезную информацию по этому вопросу. Он также просил Рабочую группу подумать о возможной разработке методологии осмотра автодорог с целью определения степени их безопасности.



**УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ** (*пункт 1 повестки дня*)

(*Документ: TRANS/SC.1/374*)

7. Повестка дня была утверждена без изменений.

**УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДЕВЯНОСТО СЕДЬМОЙ СЕССИИ**  
(*пункт 2 повестки дня*)

(*Документ: TRANS/SC.1/373*)

8. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей девяносто седьмой сессии без изменений.

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК ООН И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,  
ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ** (*пункт 3 повестки дня*)

a) **Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы**

(*Документ: ECE/TRANS/156*)

9. Секретариат проинформировал Рабочую группу об итогах шестьдесят шестой сессии КВТ (17-19 февраля 2004 года).

b) **Международные организации**

(*Документ: TRANS/SC.1/2004/9*)

10. Представитель МСАТ сослался на итоги двадцать девятого конгресса МСАТ, состоявшегося в Иокогаме (Япония), основная информация о котором представлена в брошюре, распространенной на заседании среди членов Группы. В частности, он отметил принятую резолюцию по безопасности дорожного движения, которая приводится в документе TRANS/SC.1/2004/9. Он также упомянул о том, что на этом конгрессе была принята Хартия безопасности дорожного движения, и сообщил, что следующий конгресс состоится в 2006 году в Дубаи (Объединенные Арабские Эмираты).



**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР (пункт 4 повестки дня)**

*(Документ: TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1)*

11. Рабочая группа была проинформирована о том, что предложения по поправкам к статье 12 ЕСТР, касающимся процедур контроля за временем управления транспортным средством и отдыха, официально вступили в силу 27 февраля 2004 года (С.N. 1353.2003.TREATIES-3 (уведомление депозитария)).

12. Европейская комиссия проинформировала Рабочую группу о последних изменениях, связанных с внедрением цифрового тахографа в ЕС, а также об обсуждаемых в настоящее время законодательных предложениях, которые будут иметь последствия для ЕСТР (в частности, речь идет об упрощении правил, регулирующих время управления транспортным средством и отдыха, а также о новых положениях, направленных на укрепление контроля за их соблюдением).

13. SC.1 приняла без изменений документ TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1, в котором указаны последние изменения, относящиеся к поправкам к ЕСТР, касающимся цифрового тахографа. Секретариат также сообщил, что в конце этого документа приведен пояснительный меморандум, указывающий различные изменения, которые были внесены. Он напомнил, что Франция вызвалась передать все эти поправки в Нью-Йорк. Окончательный документ в том виде, в каком он был принят, приводится в качестве добавления к настоящему докладу под официальным условным обозначением TRANS/SC.1/375/Add.1.

14. SC.1 приняла к сведению перечень компетентных органов в области ЕСТР, обновленный секретариатом (TRANS/SC.1/2004/12).

15. Российская Федерация подтвердила свое намерение организовать в Москве в 2005 году международный семинар по вопросу о цифровом тахографе и указала, что при первой же возможности уточнит сроки и место его проведения, а также вопросы, подлежащие рассмотрению на нем, и свяжется с секретариатом для определения условий его организации. В этом отношении представитель Европейской комиссии отметил, что в рамках подписываемого в настоящее время со Швецией договора о контроле за применением цифрового тахографа, который вступит в силу весной 2005 года, предусмотрена организация двух семинаров, один из которых состоится в Российской Федерации. Он указал, что Комиссия готова к сотрудничеству в организации такого семинара.



16. Отвечая на вопросы об осуществляемой в Российской Федерации деятельности по внедрению цифрового тахографа российского производства, представитель этой страны отметил, что при первой же возможности передаст в секретариат всю полезную информацию по этой теме.

17. Представитель Азербайджана сообщил, что в его стране уже используется цифровой тахограф, и отметил, что хотел бы ознакомиться с условиями признания этого прибора в Европе. Секретариат уточнил, что эти условия обозначены в приложении 1В к Правилам (ЕЭС) № 3821/85 Совета и что все нормативные тексты по данному вопросу указаны в документе TRANS/SC.1/371/Add.1/Rev.1. Для получения любой дополнительной информации о процедурах, применяемых в ЕС, ему было предложено связаться непосредственно с представителем Европейской комиссии.

#### **ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (пункт 5 повестки дня)**

##### **а) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)**

*(Документы: TRANS/SC.1/AC.5/38; TRANS/SC.1/2003/9; TRANS/SC.1/2004/7; TRANS/SC.1/2004/2; TRANS/SC.1/2002/13/Rev.2; TRANS/SC.1/2003/3; TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1)*

##### **і) Статус предыдущих поправок к СМА**

18. Рабочая группа приняла к сведению подготовленную секретариатом поправку 9 к СМА (ECE/TRANS/16/Amend.9), объединяющую поправки к СМА, вступившие в силу 4 декабря 2001 года, 29 августа 2002 года и 24 ноября 2003 года.

##### **іі) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА**

19. Рабочая группа приняла предложения, касающиеся дорог категории "Е" в Румынии (TRANS/SC.1/2004/7). Вместе с тем в связи с предложением об удлинении дороги Е 81 от Бухареста до Констанцы Рабочая группа поручила секретариату выяснить совместно с Румынией, насколько обоснованными являются ссылки на все промежуточные города (Лехлиу, Фетешти и Черновода) с учетом ограниченной протяженности данного отрезка и невозможности упоминания о всех этих городах на будущей карте СМА.

20. Рабочая группа также приняла предложение о новой дороге "Е" в Эстонии (TRANS/SC.1/2004/2).



21. Что касается предложений о внесении поправки в приложение I к СМА, представленных Турцией и Азербайджаном, в отношении которых SC.1 в ходе своей девяносто восьмой сессии выразила принципиальное согласие (TRANS/SC.1/373, пункт 18), то Грузия заявила, что согласна с использованием новой дороги категории "Е" от Хорасана в Турции (соединение с Е 80) до Вале в Грузии, а также с тем, чтобы рассматривать ее в качестве удлинения нынешней дороги Е 691 (Аштарак–Вале) (общее обозначение: Аштарак–Гумри–Ашотск–Вале–Тюркгюджю–Пософ–Карс–Хорасан). Со своей стороны Азербайджан согласился с использованием новой дороги Е 99 от Шанлыурфы в Турции (соединение с Е 90) до Садарака в Азербайджане (соединение с Е 002) (общее обозначение: Шанлыурфа–Диярбакыр–Битлис–Догубаязит–Ыгдыр–Дилуджу–Садарак). Кроме того, Армения согласилась с удлинением дороги Е 002 от Мегри (Армения) до Садарака в Азербайджане (общее обозначение: Алят–Саатлы–Мегри–Ордубад–Джульфа–Нахичевань–Садарак).

22. В связи с предложениями, представленными Казахстаном, Рабочая группа SC.1 приняла к сведению измененные названия города Лениногорск, расположенного на дороге Е 40, на Риддер. В качестве исключения она приняла удлинение дороги Е 38 от Кзыл-Орды до Чимкента с учетом того, что этот отрезок уже охвачен дорогой Е 123. Вместе с тем она сочла, что предложение об удлинении дороги Е 40 от Риддера до Усть-Камска в Российской Федерации является преждевременным и что до ее удлинения следует ускорить работы по усовершенствованию дороги на этом участке.

23. Все поправки к приложению I к СМА, принятые SC.1 на ее девяносто седьмой и девяносто восьмой сессиях, которые будут направлены Генеральному секретарю для уведомления, приводятся в приложении I к настоящему докладу.

24. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/2002/13/Rev.2, в котором указываются совпадающие участки сети дорог категории "Е" и сети азиатских автомагистралей.

iii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению II к СМА

25. В ходе своей девяносто седьмой сессии Рабочая группа с учетом выраженной обеспокоенности в связи с возможным несоответствием представленных предложений будущей директиве ЕС сочла, что утверждение положений по безопасности в туннелях необходимо отложить, чтобы согласовать их с упомянутой выше директивой. После принятия директивы ЕС (CE/2004/54 от 29 апреля 2004 года (JO L 167/39)) секретариат в консультации с заместителем председателя Специальной многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях разработал пересмотренный проект

документа TRANS/SC.1/2003/3 с учетом наблюдений, сделанных в ходе девяносто седьмой сессии, замечаний Группы экспертов по безопасности в туннелях, изложенных на ее седьмой сессии (см. доклад TRANS/AC.7/15), и положений, содержащихся в директиве Сообщества.

26. Рабочая группа рассмотрела документ TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1 и неофициальный документ № 1 сессии, в которых объединены все положения, касающиеся безопасности в туннелях, и внесла следующие изменения:

- подраздел III.2.1 "Основные параметры", таблица: после слов "расчетная скорость" добавить "км/ч";
- раздел III.3 в тексте на английском языке: заменить слово "shall" на "should" в первом и четвертом пунктах. В четвертом пункте текста на французском языке слово "doivent" заменить на "devraient". Соответствующим образом скорректировать текст на русском языке;
- изменить первые два пункта раздела V.3 следующим образом:  
"Решение относительно необходимости оборудования аварийных выходов и расстояния между ними следует принимать в каждом конкретном случае на основе анализа рисков в рассматриваемом туннеле. **Однако** в новых туннелях аварийные выходы следует предусматривать в том случае, если интенсивность движения превышает **годовой среднесуточный показатель** в 2 000 транспортных средств на одну полосу движения";
- раздел V.3, пятый пункт (только текста на английском языке) изменить следующим образом: "... allowing the passage of emergency services ~~vehicles~~ ...";
- раздел V.3, шестой пункт, и раздел V.4.2: заменить в тексте на французском языке слово "têtes" на "extrémités", а в тексте на английском языке слово "portal" на "entry and exit". При необходимости скорректировать текст на русском языке;
- раздел V.4, первый пункт: в тексте на английском языке перед словом "extinguishers" добавить слово "fire". В тексте на французском языке заменить слово "les sorties" на "les issues". После слов "частота радиовещания" добавить "**или использование радио**";

- подраздел V.4.2, первый пункт: в тексте на английском языке перед словом "extinguishers" добавить слово "fire";
- подраздел V.4.3: в тексте на английском языке заменить слово "bi-directional" на "bidirectional";
- подраздел V.4.4: изменить четвертый абзац следующим образом: "Светофоры, барьеры и другое оборудование, предназначенное для остановки движения транспортных средств, когда это необходимо, перед въездом в туннель, а также, если требуется, **дорожные знаки и другие соответствующие приспособления** внутри туннеля";
- подраздел V.4.4: заменить последний абзац следующим текстом:  
"V.5 Обеспечение огнестойкости конструкции

Основные конструкции туннелей, в которых обрушение местного характера может привести к катастрофическим последствиям (например, подводного туннеля или туннеля, способного вызвать обрушение крупных соседних конструкций), должны обеспечивать достаточный уровень огнестойкости".

27. Кроме того, в первом пункте текста на французском языке, касающемся общих замечаний по главе VI "Охрана окружающей среды и ландшафт", Рабочая группа решила исключить слово "ruptures", приведенное в скобках: "... (bruits, pollutions, vibrations, ruptures)...".

28. Рабочая группа поручила секретариату подготовить пересмотренный вариант документа TRANS/SC.1/2003/3/Rev.1, включающий все поправки, принятые в ходе ее девяносто седьмой и девяносто восьмой сессий. Этот пересмотренный сводный документ приведен в качестве добавления к настоящему докладу под официальным обозначением TRANS/SC.1/375/Add.2. Она также поручила секретариату передать эти поправки после их одобрения Комитетом по внутреннему транспорту в ходе его шестьдесят седьмой сессии, которая состоится в феврале 2005 года, Генеральному секретарю совместно с принятыми изменениями к приложению 1 (см. пункт 23), с тем чтобы официально начать процедуры уведомления.





**b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)**

*(Документ: TRANS/SC.1/2004/4)*

29. Директор Проекта ТЕА г-н Марьян Хантак, напомнив о целях этого Проекта, проинформировал Рабочую группу о последних изменениях (TRANS/SC.1/2004/4). В этой связи он отметил важное значение выполнения генерального плана. Этот амбициозный план, реализуемый при значительной финансовой поддержке со стороны МСАТ, направлен на разработку стратегии выполнения целей Проекта ТЕА в виде иерархической системы обновленных приоритетов с учетом потребностей стран-членов в автодорожной инфраструктуре. В этом плане будут охвачены будущие изменения в перспективе до 2020 года. Делегат от МСАТ подчеркнул важное значение стимулирования усилий по выполнению генерального плана, в частности в рамках банков и международных финансовых учреждений.

30. В связи с финансированием Проекта ТЕА г-н Хантак отметил, что с целью компенсации инфляции и снижения курса доллара Руководящий комитет просил в виде исключения внести за 2004 год дополнительный взнос в размере 2 500 долл. США в расчете на государство-член. Ввиду невозможности изменения Целевого фонда сотрудничества было предложено ежегодно прибегать к исключительным платежам такого типа в дополнение к обычным взносам стран-членов.

31. Представитель Турции выразила благодарность г-ну Хантаку за проделанную им безупречную работу и Польше за предоставление ее территории Проекту ТЕА, а также за участие в его разработке в виде логистической поддержки и за предоставление в распоряжение Проекта соответствующего персонала. Поскольку в рамках Проекта функционирует незначительное число сотрудников, к государствам-участникам была обращена настоятельная просьба выделить дополнительный персонал.

32. Рабочая группа просила передать ей обновленную информацию в ходе следующей сессии.



**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ** (пункт 6 повестки дня)

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

(Документы: TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4 и Corr.1, TRANS/SC.1/2004/1 и Corr.1)

33. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4, содержащий окончательный текст Сводной резолюции СР.4, принятой КВТ, в котором были отражены следующие изменения, согласованные Комитетом на основе документа TRANS/SC.1/2002/4/Rev.3: были сняты квадратные скобки в последнем абзаце пункта 1.2.1.6 и была добавлена к подпункту 4.2.1 пояснительная ссылка в качестве сноски в нижней части страницы следующего содержания: "Этот пункт не касается системы лицензий Сообщества и аналогичных им, применяющихся в отношении перевозчиков Европейского союза, Европейской экономической зоны и Швейцарии для перевозок между этими странами".

34. SC.1 также приняла к сведению перечень оговорок, сделанных странами и изложенных в документе TRANS/SC.1/2004/1. Представитель Нидерландов заявил, что в свете переданной информации позиция страны в отношении ее общей оговорки к СР.4 может измениться и что секретариат будет проинформирован об этом до конца года. Российская Федерация сняла свою оговорку в отношении пункта 4.2.1.

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

(Документ: TRANS/SC.1/2004/5)

35. После того, как Председатель напомнил об обстоятельствах, обуславливающих проблему выдачи виз профессиональным водителям, и об их обсуждении в рамках КВТ, Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/2004/5, в котором воспроизведены письма, поступившие от девяти стран СНГ (Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдавии, Российской Федерации,



Украины), в которых подробно описаны трудности, с которыми сталкиваются их профессиональные водители, участвующие в международных перевозках, при получении визы. Указывалось, что эта информация была затребована КВТ и что вышеупомянутый документ будет представлен на рассмотрение Бюро КВТ на его совещании в декабре 2004 года, а также КВТ в феврале 2005 года.

36. Кроме того, SC.1 рассмотрела представленную МСАТ записку об облегчении процедур выдачи виз профессиональным водителям. В ней, в частности, предлагается учредить специальную многопрофильную группу с участием заинтересованных стран и организаций, которой был бы предоставлен мандат на рассмотрение данного вопроса и выработку предложений, направленных, в частности, на согласование перечня документов, подлежащих представлению для получения визы. С другой стороны, Рабочая группа ознакомилась с проектом соглашения об облегчении процедур выдачи виз, подготовленным государствами, участвующими в Черноморском экономическом сотрудничестве (ЧЭС), и предусматривающим, среди прочего, составление национальных перечней профессиональных водителей.

37. На основе этих документов SC.1 приступила к проведению обширного обмена мнениями по данному вопросу. Так, делегаты от Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Российской Федерации и Узбекистана довели до сведения Рабочей группы трудности, с которыми сталкиваются их водители, и просили учредить многопрофильную группу экспертов для анализа этой проблемы и внесения предложений о прагматичных решениях, состоящих, в частности, в согласовании документов, требующихся для получения визы.

38. Делегат от Германии сообщил, что государства - члены ЕС предоставили Европейской комиссии мандат на проведение дискуссии с Российской Федерацией по вопросу о выдаче виз и что поэтому его страна не может обсуждать данный вопрос применительно к Российской Федерации ни на двусторонней, ни на многосторонней основе. Он сообщил, что начиная с 2005 года перевозки, осуществляемые в соответствии с разрешениями ЕКМТ, будут регулироваться на двусторонней основе с использованием упрощенной процедуры.

39. Со своей стороны МСАТ подчеркнул, что именно аспект многопрофильности этой группы будет иметь важное значение для достижения реального прогресса в данной области и для формулирования рекомендаций, которые могли бы быть реализованы. Он подчеркнул, что эти трудности касаются не только водителей, прибывающих в ЕС, но и водителей ЕС, прибывающих в страны, расположенные за пределами Союза, и что данная проблема возникает также между странами, находящимися вне ЕС.

40. SC.1 сочла, что проведенный ею обмен мнениями на основе упомянутых выше документов позволил прояснить данную ситуацию для КВТ, которому предстоит высказаться по вопросу о последующей деятельности в контексте этих предложений.

с) **Разработка протокола к КДПГ**

*(Документы: TRANS/SC.1/2003/1, TRANS SC.1/2003/Add.1-2, TRANS/SC.1/2002/2 и Add.1-3; TRANS/SC.1/2004/3)*

41. В ходе своей последней сессии SC.1 поручила секретариату направить странам-членам вопросник, с тем чтобы они указали, какому из подходов они отдают предпочтение - подходу, предложенному ЮНИДРУА, или подходу, предложенному Германией, - с целью введения в протокол к КДПГ положений об электронной накладной.

42. Секретариат представил поступившие ответы на вопросник, воспроизведенные в документе TRANS/SC.1/2004/3, из которых следует, что явное большинство отдает предпочтение предложению ЮНИДРУА (14 стран, к которым присоединились еще две страны (Финляндия и Российская Федерация), поддержали это предложение и две страны поддержали предложение Германии).

43. Представитель Германии просил - до определения основных элементов системы на основе поступившей информации - подготовить доклад об итогах рассмотрения этого вопроса, с тем чтобы проследить за эволюцией практического применения электронных накладных.

44. Некоторые страны, наоборот, подчеркнули, что крайне важно не затягивать усилия по завершению разработки текста дополнительного протокола. Представитель МСАТ поддержал позицию этих стран, отметив, что подход ЮНИДРУА, основывающийся на принципах функциональной эквивалентности, является наиболее прагматичным. Он сообщил, что 1 октября 2004 года в Лиссабоне состоялся симпозиум на тему "Транспортное законодательство в эпоху электроники", в ходе которого в рамках каждого вида транспорта была представлена ситуация в связи с использованием электронной накладной. Для облегчения задачи сторон договора он внес предложение, чтобы в дополнение к этому протоколу специалисты в данной области разработали единообразный кодекс поведения, регулирующий обмен оговоренными данными посредством дистанционной передачи информации в рамках международных автомобильных перевозок.



45. По окончании дискуссии SC.1 решила обратиться к ЮНИДРУА с просьбой подготовить пересмотренный и дополненный вариант его первоначального проекта и поручила секретариату заблаговременно передать Договаривающимся сторонам новый текст, чтобы они могли изложить свои замечания до следующей сессии SC.1. Это сделано для того, чтобы завершить разработку текста нового дополнительного протокола в ходе девяносто девятой сессии SC.1, которая состоится в октябре 2005 года.

**d) Рассмотрение положения в области облегчения международных автомобильных перевозок и связанных с этим вопросов**

*(Документ: TRANS/SC.1/2004/6, TRANS/SC.1/2004/11, TRANS/SC.1/2004/8)*

i) Международная система страхования транспортных средств (система "зеленой карты")

46. В отсутствие представителя Совета страховых бюро Рабочая группа приняла к сведению доклад Председателя Совета страховых бюро, резюме которого приводится в приложении II к настоящему докладу.

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

47. Секретариат представил информацию о положении в связи с присоединением к правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта (TRANS/SC.1/2004/11). Представитель Норвегии отметил, что его страна, являющаяся Договаривающей стороной СМА, не указана в перечне, касающемся этого Соглашения. Было отмечено, что подробная и обновленная информация о статусе правовых документов имеется на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

iii) Согласование фискальных и других мер, затрагивающих автомобильный транспорт

48. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) передал документ TRANS/ SC.1/2004/8, в котором отражена позиция его организации по вопросу о взимании сборов с пользователей дорог за транспортные средства большой грузоподъемности. Франция и Швейцария подчеркнули, что некоторые из рекомендаций,

содержащихся в этом документе, в частности, рекомендация, приведенная в пункте 6 и касающаяся внешних издержек автомобильной перевозки, не соответствуют их позициям. Рабочая группа поблагодарила МСАТ за внесенный им вклад и просила его и впредь обращать ее внимание на такие документы.

**ПОЛОЖЕНИЕ О КРУГЕ ВЕДЕНИЯ И ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ** (пункт 7 повестки дня)

*(Документ: TRANS/SC.1/2004/10)*

49. Было отмечено, что Подкомитет по автомобильному транспорту (SC.1) учрежден на основании резолюции № 13, принятой 5 февраля 1948 года Комитетом по внутреннему транспорту, и что этот Подкомитет был впоследствии преобразован в Основную рабочую группу по автомобильному транспорту, а затем - в 1997 году - в Рабочую группу по автомобильному транспорту, которая существует и в настоящее время, причем его первоначальное обозначение SC.1 было сохранено. С учетом многочисленных изменений, происшедших с момента ее учреждения, секретариат счел, что уместно полностью пересмотреть положение о круге ведения этой Рабочей группы, чтобы обеспечить его соответствие современным реалиям и сопроводить его проектом правил процедуры (TRANS/SC.1/2004/10).

50. SC.1 провела первоначальный обмен мнениями по обоим текстам. Так, в связи с положением о круге ведения ей было предложено сделать в пункте 1b ссылку на безопасность инфраструктур. Что касается правил процедуры, то некоторые делегации задались вопросом о последствиях использования статьи 25, в которой вводится принцип принятия решений консенсусом, а в противном случае - голосованием. Для получения более точного представления о практике, используемой в других рабочих группах, SC.1 поручила секретариату подготовить записку по этому вопросу. Кроме того, она обратилась к странам с просьбой передать в секретариат до конца 2004 года их замечания по представленным проектам, а также их предложения о возможных изменениях. Пересмотренный проект будет подготовлен секретариатом к следующей сессии.

**ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ** (пункт 8 повестки дня)

51. Поскольку г-н Пинсон из Российской Федерации вышел на пенсию, Рабочая группа избрала г-на Й. Алалуусуа (Финляндия) Председателем, а г-на К. Герена (Франция) - заместителем Председателя.



**ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ** (*пункт 9 повестки дня*)

52. Представители Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, участвующие в работе SC.1 впервые, проинформировали Рабочую группу о положении на транспорте в своих странах, отметив, в частности, происходящие изменения в области автомобильных инфраструктур, усовершенствование которых рассматривается в качестве одной из приоритетных целей.

53. После того как сотрудник секретариата напомнил о просьбе Директора Отдела транспорта г-на Капел Феррера (см. пункт 6), делегации Франции и Греции заявили, что они готовы к сотрудничеству. Делегация Франции вызвалась передать предложения по следующим двум вопросам: методология осмотра автодорог с целью определения степени их безопасности и оценка воздействия автодорог на безопасность дорожного движения.

54. В контексте данного аспекта SC.1 выразила обеспокоенность в связи с возможным уменьшением численности персонала в результате реформы ЕЭК и просила КВТ сохранить объем ресурсов ЕЭК ООН, выделяемых на автомобильный транспорт, на нынешнем уровне.

55. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее девяносто девятая сессия состоится 17-19 октября 2005 года.

**УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ** (*пункт 10 повестки дня*)

56. Рабочая группа утвердила краткий перечень решений, принятых на ее девяносто восьмой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом.



Приложение 1

**ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРИЛОЖЕНИЮ I К СМА**

**A. Главные дороги**

**1) Направление запад-восток**

**a) *Основные дороги***

- *Дорога E 40, изменение наименование города Лениногорск на Риддер (Казахстан).*

Новое общее обозначение:

**E 40:** Кале - Остенде - Гент - Брюссель - Льеж - Ахен - Кёльн - Ольпе - Гисен - Бад-Херсфельд - Херлесхаузен - Эйзенах - Эрфурт - Гера - Кемнитц - Дрезден - Герлиц - Легница - Вроцлав - Ополе - Гливице - Краков - Пшемысль - Львов - Ровно - Житомир - Киев - Харьков - Луганск - Волгоград - Астрахань - Атырау - Бейнеу - Кунград - Нукус - Дашховуз - Бухара - Навои - Самарканд - Джизак - Ташкент - Чимкент - Джамбул - Бишкек - Алма-Ата - Сары-Озек - Талды-Курган - Ушарал - Ташкескен - Аягуз - Георгиевка - Усть-Каменогорск - **Риддер**

- *Дорога E 60, добавление ссылки на город Аджиджа после Констанцы (Румыния).*

Новое общее обозначение:

**E 60:** Брест - Нант - Тур - Орлеан - Куртене - Бон - Безансон - Бельфор - Мюлуз - Базель - Цюрих - Винтертур - Санкт-Галлен - Санкт-Маргаретен - Лаутерах - Фельдкирх - Имст - Инсбрук - Вёргль - Розенгейм - Зальцбург - Линц - Вена - Никельсдорф - Мосонмадьяровар - Дьёр - Будапешт - Пюшпёкладань - Орадя - Клуж Напока - Турда - Тыргу-Муреш - Брашов - Плоешти - Бухарест - Урзичени - Слобозия - Хырсово - Констанца - **Аджиджа**... Поти - Самтрedia - Хашури - Тбилиси - Ганджа - Эвлак - Баку ... Туркменбаши - Гызыларбат - Ашхабад - Теджен - Мары - Чарджоу - Алат - Бухара - Карши - Гузай - Шеробод - Термес - Душанбе - Жиргатал - Сари Таш - Иркештам





**b) Промежуточные дороги**

- Дорога **E 38**, удлинение маршрута от **Кзыл-Орды** до **Чимкента** (Казахстан).

Новое общее обозначение:

**E 38:** Глухов - Курск - Воронеж - Саратов - Уральск - Актюбинск - Карабутаг -  
Аральск - Новоказалинск - Кзыл-Орда - **Чимкент**.

- Дорога **E 68**, добавление ссылок на города **Илия**, **Себеш**, **Вештем** и **Фэгэраш** (Румыния).

Новое общее обозначение:

**E 68:** Сегед - Арад - **Илия** - Дева - **Себеш** - Сибиу - **Вештем** - **Фэгэраш** -  
Брашов.

**2) Направление север-юг**

**a) Основные дороги**

- Дорога **E 85**, добавление ссылок на города **Тишица** и **Сэбэоани** (Румыния).

Новое общее обозначение:

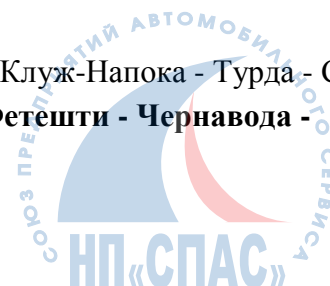
**E 85** Клайпеда - Каунас - Вильнюс - Лида - Слоним - Кобрин - Луцк -  
Черновцы - Сирет - Сучава - **Сэбэоани** - Роман - Бакэу - Мэрэшести -  
**Тишица** - Бузэу - Урзичени - Бухарест - Джурджу - Русе - Бяла - Велико  
Тырново - Стара Загора - Хасково - Свилеград - Орменио - Кастаньяс -  
Дидимотихон - Александруполис

**b) Промежуточные дороги**

- Дорога **E 81**, удлинение дороги от **Бухареста** до **Констанцы** (Румыния).

Новое общее обозначение:

**E 81:** Мукачево - Халмеу - Сату-Маре - Залэу - Клуж-Напока - Турда - Себеш -  
Сибиу - Питешти - Бухарест - Лехлиу - **Фетешти** - **Чернавода** -  
**Констанца**.



- *Новая дорога E между **Шанлыурфой** (Турция) и **Садарак** (Азербайджан), соединяющаяся с дорогами E 90 и E 002.*

Общее обозначение:

**E 99:**        **Шанлыурфа - Диярбакыр - Битлис - Догубаязит - Ыгдыр - Дилуджу - Садарак.**

**В. Ответвления и соединительные дороги**

- *Новая дорога E между **Таллинном** и **Лухамаа** (Эстония), соединяющаяся с маршрутами E 20, E 67 и E 77.*

Общее обозначение:

**E 263:**        **Таллинн - Тарту - Лухамаа.**

- ***Дорога E 441**, удлинение от **Плауэна** до **Хофа** (Германия).*

Новое общее обозначение:

**E 441:**        **Хемниц - Плауэн - Хоф.**

- *Новая дорога E между **Плоешти** и **Бузэу** (Румыния), соединяющаяся с маршрутами E 60 и E 05.*

Общий маршрут:

**E 577:**        **Плоешти - Бузэу.**

- ***Дорога E 675:** упразднение участка **Констанца - Аджиджа** (Румыния).*

Новое общее обозначение:

**E 675:**        **Аджиджа - Негру - Водэ/Кардам.**

- ***Дорога E 581:** замена города **Мэрэшешти** на **Тишицу** (Румыния).*



Новое общее обозначение:

**E 581** Тишица - Текуч - Албица - Леушень - Кишинев - Одесса.

- *Дорога E 583, замена города Роман на Сэбзоани (Румыния).*

Новое общее обозначение:

**E 583:** Сэбзоани - Яссы - Скулень - Бельцы - Могилев-Подольский - Винница - Житомир.

- *Дорога E 673, замена города Дева на Илия (Румыния).*

Новое общее обозначение:

**E 673:** Лугож - Илия.

- *Дорога E 691, удлинение маршрута от Вале (Грузия) до Хорасана (Турция), соединяющееся с дорогой E 80.*

Новое общее обозначение:

**E 691:** Аштарак - Гумри - Ашотск - Вале - Тюркгюджу - Пософ - Карс - Хорасан.

- *Дорога E 002, удлинение маршрута от Мегри (Армения) до Садарака (Азербайджан).*

Новое общее обозначение:

**E 002:** Алият - Саатлы - Мегри - Ордубад - Джульфа - Нахичевань - Садарак.

\* \* \*



Приложение 2

**Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро системы  
зеленой карты**

Генеральная ассамблея Совета страховых бюро состоялась 27 и 28 мая 2004 года в Люксембурге. Ниже охарактеризованы затронутые на ней вопросы.

- 1) Наряду со всеми бюро, входящими в Совет страховых бюро стран - членов Европейского союза, на которые была возложена обязанность подписать многостороннее соглашение, требующее от подписавших его бюро возмещать ущерб, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия, на основании "предполагаемого страхования" в зависимости от наличия национального регистрационного номерного знака транспортного средства, а не на основании наличия "зеленой карты", страховые бюро пяти новых членов Европейского союза - Латвии, Литвы, Мальты, Польши и Эстонии - должны были подписать это соглашение до 1 мая 2004 года, т.е. до того, как их страны станут членами ЕС.
- 2) С перемещением внешних границ ЕС на восток новые члены ЕС приняли ответственность за пограничное страхование, которое действительно на всей территории Европейской экономической зоны (ЕЭЗ), для транспортных средств, въезжающих из Восточной Европы без действительного страхового полиса. Это создало ряд временных проблем, которые, как представляется, были успешно решены.
- 3) Новые "переходные члены" Совета страховых бюро подвергаются мониторингу для проверки их деятельности в качестве страховых бюро и их финансовых гарантий, с тем чтобы обеспечить выполнение ими своих финансовых обязательств. Новая упрощенная система мониторинга, разработанная 1 января 2004 года, функционирует, по-видимому, надлежащим образом.
- 4) Первый российский Закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, вступивший в силу в июле 2003 года, выполняется в полном объеме. Вместе с тем еще предстоит прояснить некоторые аспекты, в том числе условия предоставления финансовых гарантий со стороны будущего российского страхового бюро; кроме того, запланированный срок принятия в члены уже был перенесен с июля 2004 на июль 2005 года.



- 5) С учетом возрастающего объема автомобильных перевозок за пределами региона "зеленой карты" Совет в феврале 2004 года провел первое совещание с Генеральной арабской федерацией страхования (система "оранжевой карты"), которая базируется в Каире и членами которой являются 14 арабских стран Среднего Востока и Северной Африки, в целях оценки возможностей для будущего сотрудничества. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций также провела дискуссию со странами, расположенными к востоку от Каспийского моря, с целью выяснения степени их заинтересованности в создании региональной системы карт страхования автотранспортных средств для Центральной Азии. Совет страховых бюро поддерживает эту инициативу и готов оказать помощь и дать рекомендации правительствам и страховщикам этого региона.
- 6) В 2004 году Генеральная ассамблея решила, что с 1 января 2005 года бюро Украины должно стать полноправным членом при условии выполнения некоторых требований.
- 7) После подготовительных обсуждений и исследований, проведенных в прошлом году, на сессии Генеральной ассамблеи 2004 года было решено перевести секретариат из Лондона в Брюссель в 2006 году.

-----

