



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/371
12 December 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто шестая сессия, 7-10 октября 2002 года)

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

УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто шестую сессию в Женеве 7-10 октября 2002 года. В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Венгрии, Германии, Дании, Испании, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Финляндии, Франции, Швейцарии и Швеции.

Кроме того, были представлены Европейская комиссия, а также:

- следующие межправительственные организации: Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА) и Проект трансъвропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА);
- следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро системы зеленой карты, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автодорожная федерация (МАФ) и организация "Автоматизированные транспортные системы и услуги - Европа" (ЕРТИКО).

ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

2. Сессия состояла из двух частей: первая часть (7 октября) была полностью посвящена рассмотрению Сводной резолюции СР.4, вторая часть (8-10 октября) - работе самой SC.1. Сессия проводилась под председательством г-на Й. Алалууса (Финляндия).

СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕССИЯ ПО ПЕРЕСМОТРУ СВОДНОЙ РЕЗОЛЮЦИИ СР.4

(Документация: TRANS/SC.1/2002/4)

3. На своей шестьдесят четвертой сессии (18-21 февраля 2002 года) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) поддержал предложение Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) относительно организации в 2002 году специальной однодневной сессии для завершения разработки текста новой Сводной резолюции об облегчении автомобильных перевозок (СР.4).

4. На этой сессии присутствовали представители Испании, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Финляндии, Франции и Швейцарии, а также Европейской комиссии, ЕКМТ и МСАТ. На основе проекта, подготовленного секретариатом (TRANS/SC.1/2002/4), SC.1 провела чтение текста по отдельным пунктам. Это позволило ей учесть оговорки, сформулированные странами, и внести в текст ряд изменений. Перечень положений, затронутых оговорками и изменениями, приводится в приложении 1. Председатель SC.1 указал, что он хотел бы завершить дискуссии по тексту проекта новой СР.4 не позднее девяносто седьмой сессии Рабочей группы и что он рассчитывает представить окончательный текст на сессии КВТ в феврале 2004 года. С этой целью он просил секретариат направить государствам-членам пересмотренный текст, отражающий высказанные замечания, с тем чтобы страны могли сформулировать возможные оговорки и/или окончательные замечания.

ОТКРЫТИЕ ОСНОВНОЙ СЕССИИ

5. Директор Отдела транспорта ЕЭК г-н Хосе Капел Феррер приветствовал делегатов, высоко оценил блестящую работу, проделанную Рабочей группой в отношении ЕСТР, и высказал пожелание, чтобы какая-либо из стран добровольно вызвалась в официальном порядке направить предложения по поправкам в Нью-Йорк. В этой связи он указал, что по просьбе вызвавшейся страны такая отправка может быть осуществлена секретариатом.



6. Он также высоко оценил прогресс, достигнутый в разработке поправок к приложению II к СМА, и выразил надежду, что эта работа будет завершена в 2003 году. Кроме того, он сообщил, что Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в настоящее время работает над проектом соглашения об азиатских автомагистралях, идея разработки которого была навеяна положениями СМА. Оратор отметил, что он примет участие в совещании, которое намечается провести по этому вопросу в Бангкоке в начале ноября 2002 года и в ходе которого он намерен затронуть проблемы однородности сетей "Е" и "АН" для стран, одновременно являющихся членами ЕЭК и ЭСКАТО.

7. Касаясь КДПГ, он предложил, если это потребуется, воспользоваться логистической поддержкой секретариата для ускорения работы по завершению разработки проекта протокола, который обеспечит возможность использования электронной накладной.

8. В заключение, напоминая о просьбе, с которой обратился Комитет по внутреннему транспорту на своей февральской сессии 2002 года ко всем рабочим группам в отношении обеспечения безопасности на транспорте, выступающий предложил SC.1 проанализировать, имеются ли в сфере ее компетенции какие-либо сектора, прямо или косвенно затрагиваемые этой проблемой. Он отметил, что секретариат должен доложить Комитету по внутреннему транспорту о результатах работы, проделанной вспомогательными органами по этому вопросу, в феврале 2003 года.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (Пункт 1 повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/370)

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/139 и Add.1; TRANS/2002/15; TRANS/SC.1/369)

10. Рабочая группа была проинформирована о том, что Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят четвертой сессии одобрил доклад SC.1 (ECE/TRANS/139, пункт 42).



11. Секретариат проинформировал SC.1 о том, что КВТ, в частности, принял резолюцию (ECE/TRANS/139, приложение 1) о безопасности в туннелях, одобрив тем самым работу Специальной многопрофильной группы экспертов и определив направления дальнейшей работы. Рабочая группа была также информирована о том, что по просьбе КВТ секретариат направил европейским государствам - членам ЕЭК ООН вопросник о выдаче виз для профессиональных водителей (см. также пункты 33-36).

b) Международные организации

12. Представитель ЕКМТ проинформировала Рабочую группу о результатах проведенного в Бухаресте совещания министров по вопросам автомобильных перевозок, касающимся многосторонней квоты, согласования социальных аспектов, виз (принятая новая резолюция), мошенничества и терроризма на транспорте.

13. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) проинформировал Рабочую группу о результатах восемнадцатого Всемирного конгресса его организации, который был проведен 30 мая - 1 июня 2002 года в Бухаресте, и кратко ознакомил участников с документами и материалами, предоставленными в распоряжение делегатов и касающимися, в частности, новых рынков и устойчивого развития. Вместе с тем он указал, что 15 и 16 мая 2003 года МСАТ проведет региональную конференцию в Бухаресте. В заключение он представил информацию о работе Академии МСАТ и отметил, что на текущий момент по всей Европе в целом аккредитовано 23 учебных центра.

14. Представитель Международной автомобильной федерации (МАФ) со своей стороны проинформировал SC.1 о результатах Белградского конгресса по реконструкции автодорог в Юго-Восточной Европе и высказал пожелание, чтобы Рабочая группа рассмотрела вопрос о финансировании инфраструктур в Восточной Европе и изучила возможность создания механизма для проверки соответствия дорог категории "Е" тем нормам, которые закреплены в СМА.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ ЕСТР (Пункт 3 повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/2001/13 и Add.1; TRANS/SC.1/AC.6/4; TRANS/SC.1/AC.6/2002/1/Add.1 и неофициальный документ № 1)

15. Для обеспечения возможности принятия всего набора поправок, необходимых для включения в ЕСТР положений о цифровом тахографе (которые касаются самого Соглашения, приложения и добавлений к нему), SC.1 на своей девяносто пятой сессии



решила еще раз созвать совещание Специальной группы, которой будет поручено рассмотреть все поправки, внимательно изучить вопрос об их юридическом соответствии и при необходимости предложить требующиеся изменения. Это совещание Специальной группы, предложение о проведении которого было утверждено Комитетом по внутреннему транспорту, состоялось 11 и 12 апреля 2002 года. Доклад о его работе опубликован в документе TRANS/SC.1/AC.6/4.

16. Перед началом обсуждения представитель Европейской комиссии проинформировал делегатов о ходе работы на уровне Сообщества. Так, он отметил, что 13 июня 2002 года Комиссия официально приняла приложение 1В (постановление (СЕ) 1360/2002) и что это приложение, которое регламентирует условия ввода в эксплуатацию цифрового тахографа на территории Европейского союза, было опубликовано 5 августа 2002 года (JOCE L 207/1). В распоряжение делегаций был предоставлен экземпляр официального варианта приложения 1В (приблизительно 250 страниц) (*неофициальный документ № 1*). Он также указал, что в контексте внедрения этого цифрового прибора было разработано два проекта: "Урба 2000", имеющего целью изучить вопрос о выдаче водительских и других карт, и "Тахонет" (база системы выдачи карт). В заключение он проинформировал Рабочую группу о ходе проводимых в рамках Совета и Европейского парламента обсуждений по предложениям об изменении положений постановления 3820/85 (СЕ), касающихся времени работы и отдыха водителей.

17. После того как секретариат представил информацию о результатах работы Специальной группы, SC.1 обсудила и приняла предложения, содержащиеся в приложениях к докладу TRANS/SC.1/AC.6/4, с нижеследующими изменениями и дополнениями.

В статье 22-бис была добавлена следующая недостающая информация: "*...постановления Комиссии (ЕК) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года (Официальный бюллетень № L 207/1 от 5 августа 2002 года)...*".

В приложении 1В, статья 1, первый пункт преамбулы, была добавлена следующая недостающая информация: "*...а также постановления Комиссии (ЕК) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года...*".

В добавлении 1В, статья 2 "Вступительные положения", была добавлена следующая недостающая информация: "*...постановление Комиссии (ЕК) № 1360/2002 от 13 июня 2002 года, опубликованная в Официальном бюллетене Европейских сообществ № L 207/1 от 5 августа 2002 года...*"



18. Страны, не входящие в состав Европейского союза, выразили озабоченность по поводу того, каким образом их контролирующим органам следует действовать при проверке новых транспортных средств, оснащенных цифровыми тахографами и прибывающими из Европейского союза в период после вступления в силу приложения 1В в Европейском союзе (2004 год) и до окончания переходного периода для новых положений ЕСТР (предусматривается к 2008 или 2009 году). Некоторые участники высказывали сомнение по поводу того, обязаны ли государства, не являющиеся членами ЕС, признавать транспортные средства, оснащенные цифровыми тахографами. Секретарь SC.1 отметил, что подобную ситуацию предвидели и что она охвачена пунктом 3 новой статьи 10.

19. Рабочая группа согласилась с тем, что в 2003 году или в начале 2004 года необходимо организовать новое информационное и учебное совещание для контролирующих органов третьих стран по аналогии с тем, которое было организовано по случаю девяносто пятой сессии SC.1. Представитель ЕРТИКО указал, что в рамках соглашения, заключенного с Комиссией, его организация уже организовывала учебные совещания в нескольких странах, однако этот контракт завершается в текущем году. Европейской комиссии было предложено рассмотреть возможность выделения дополнительных ресурсов для этих целей.

20. SC.1 решила передать принятые предложения для утверждения Комитету по внутреннему транспорту. Со своей стороны Франция изъявила готовность препроводить эти предложения по поправкам Генеральному секретарю в соответствии с процедурами, предусмотренными в ЕСТР. Полный набор поправок, принятых SC.1, приводится в документе TRANS/SC.1/371/Add.1.

21. Рабочая группа приняла к сведению документы TRANS/SC.1/2001/13 и Add.1, в которых содержится перечень адресов компетентных органов, уполномоченных осуществлять контроль за применением ЕСТР. Она предложила странам, которые еще не сообщили в секретариат адрес своего национального компетентного органа (органов), сделать это в кратчайшие возможные сроки, с тем чтобы обеспечить возможность составления как можно более полного списка.

ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (Пункт 4 повестки дня)

а) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

(Документация: TRANS/SC.1/AC.5/36; TRANS/SC.1/2002/3; TRANS/SC.1/2002/5; TRANS/SC.1/2002/6 и Add.1; TRANS/SC.1/2002/11; TRANS/SC.1/2002/13 и Rev.1; неофициальный документ № 6)

i) Статус предыдущих поправок к СМА

22. Рабочая группа была проинформирована о том, что проекты поправок к СМА, принятые SC.1 на ее девяносто пятой сессии в 2001 году, вступили в силу 29 августа 2002 года. Она приняла к сведению сводный текст СМА (TRANS/SC.1/2002/3) и карту сети СМА, обновленную в 2002 году.

ii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА

23. Рабочая группа приняла предложения по внесению поправок в приложение I к СМА, представленные на восемнадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА (TRANS/SC.1/AC.5/36), за исключением предложения относительно участка маршрута E 40 от Лениногорска до Усть-Кана. Рабочая группа приняла также предложение Словении, касающееся маршрута E 653 (TRANS/SC.1/2002/5), и предложение Российской Федерации о продлении маршрута E 125 до Ишима (TRANS/SC.1/2002/11). Она поручила секретариату препроводить эти предложения Генеральному секретарю для осуществления официальных процедур внесения поправок.

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

24. Рабочая группа утвердила предложения по внесению поправок в приложение II к СМА, принятые Специальным совещанием по выполнению СМА (TRANS/SC.1/AC.5/36, приложение 2) на его восемнадцатой сессии на основе предложения по проекту ТЕА. Вместе с тем она решила дождаться принятия других рассматриваемых предложений по поправкам к приложению II, после чего все предложения по этому приложению будут препровождены Генеральному секретарю в виде общего пакета.

25. В целях ускорения работы над приложением II Рабочая группа просила КВТ дать согласие на созыв девятнадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА в 2003 году для обсуждения предложений Франции (TRANS/SC.1/2002/6) и секретариата (TRANS/SC.1/2002/6/Add.1), касающихся вопросов охраны окружающей среды, а также

предложения Италии (неофициальный документ № 6, содержание которого приводится в документе TRANS/SC.1/AC.5/2003/1) по безопасности в туннелях. Кроме того, она поручила Специальному совещанию рассмотреть вопрос о соответствии сети дорог категории "Е" и азиатской сети автомагистралей, особенно в свете информации о том, что ЭСКАТО занимается разработкой проекта правового документа, касающегося азиатской сети автомагистралей. В этой связи Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/2002/13 (и Rev.1), который был подготовлен секретариатом. Предполагается, что в случае получения согласия со стороны КВТ эта сессия состоится 6 и 7 мая 2003 года.

b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

(Документация: TRANS/SC.1/2002/7)

26. Новый Управляющий Проектом ТЕА г-н Мариан Гантак напомнил о целях этого проекта и представил последнюю информацию о ходе работы по его осуществлению (TRANS/SC.1/2002/7). Он, в частности, отметил, что:

- по состоянию на 1 января 2002 года общая запланированная протяженность дорог сети ТЕА составляет 23 858 км, из которых 7 467 км уже введено в эксплуатацию и 975 км находится в стадии строительства;
- наибольшая часть сети ТЕА (29%) приходится на долю Турции;
- наиболее быстрыми темпами строительство осуществляется в Словакии (7,1% ее национальной сети ТЕА); и
- наиболее значительных результатов по завершению созданию этой сети добилась Италия (99,7%).

27. Кроме того, г-н Гантак проинформировал Рабочую группу о том, что в настоящее время рассматривается стратегия сотрудничества с Европейской комиссией, направленная на развитие общеевропейских транспортных коридоров и зон, на основе имеющегося потенциала и опыта, накопленного в процессе работы над проектом ТЕА.

28. Он предложил другим государствам - членам ЕЭК, и в частности балтийским странам и странам Юго-Восточной Европы, присоединиться к работе над этим проектом.



29. Рабочая группа высоко оценила 25-летний опыт работы над проектом ТЕА и просила представить обновленные сведения на ее следующей сессии.

с) **Проект "Голубой коридор"**

30. Секретариат представил информацию об этой межсекторальной деятельности, осуществляемой Отделом энергетики и Отделом транспорта ЕЭК ООН. Было отмечено, что проект "Голубой коридор" нацелен на стимулирование применения природного газа в качестве моторного топлива в сфере международных грузовых перевозок и на создание коридоров, которые будут использоваться транспортными средствами, работающими на природном газе.

31. На первом совещании Целевой группы по этому проекту, которая проходила 28 июня 2002 года в Варшаве, было принято решение задействовать в качестве экспериментальных коридоров маршруты Москва - Берлин и Берлин - Рим. Второе совещание намечено провести 25 ноября 2002 года в Амстердаме.

32. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее о ходе осуществления этого проекта.

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

а) **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.1/2002/12; неофициальный документ № 2)

33. Представитель секретариата WP.30 проинформировал SC.1 о ходе обсуждения нового проекта текста приложения 8 к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Он указал, что в ноябре будут проведены неофициальные консультации на основе окончательного проекта, который будет представлен на утверждение Административному комитету Конвенции в феврале 2003 года. Кроме того, он отметил, что WP.30 намерена также затронуть этот вопрос на своей сто второй сессии (конец октября 2002 года) и что ряд делегаций высказали оговорки, главным образом, в отношении положений, касающихся выдачи виз профессиональным водителям. В свете

этих оговорок может быть принято решение об исключении положений, касающихся виз, для обеспечения возможности принятия приложения 8. Рабочая группа просила информировать ее о ходе работы над этим проектом.

34. Что касается вопроса о визах, то на шестьдесят четвертой сессии Комитета по внутреннему транспорту ряд делегаций выразили обеспокоенность в связи с трудностями, с которыми сталкиваются перевозчики при получении виз, и Комитет просил принять конкретные решения для улучшения этой ситуации. Комитет поручил рабочим группам SC.1 и WP.30 подробно рассмотреть данную проблему в ходе их следующих сессий. Для облегчения подхода к ее решению он обратился к правительствам с просьбой как можно скорее уточнить их позиции по этим аспектам при помощи вопросника, подготовленного секретариатом.

35. После рассылки вопросника секретариат SC.1 представил предварительное обобщение 19 полученных ответов и указал, что окончательное обобщение будет подготовлено к сессии КВТ, с тем чтобы Комитет принял решение о возможных последующих направлениях работы над этим вопросом.

36. Рабочая группа напомнила о возможности совместной работы над этим вопросом на основе сотрудничества с ЕКМТ.

b) Разработка протокола к КДПГ

(Документация: TRANS/SC.1/2001/7; TRANS/SC.1/2002/1; TRANS/SC.1/2002/2 и Add.1-3; A/CN.9/WG.IV/WP.94)

37. На своей девяносто пятой сессии Рабочая группа рассмотрела проект текста протокола к КДПГ, предусматривающего использование в рамках его процедур возможности электронного обмена данными (TRANS/SC.1/2001/7), и поручила секретариату направить странам вопросник (документ TRANS/SC.1/2002/1) с просьбой изложить их позиции по новому проекту протокола.

38. Секретариат проинформировал делегатов о том, что Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) также занимается различными юридическими аспектами электронной торговли (см. документ A/CN.9/WG.IV/WP.94, пункты 86-104).

39. На основе 13 полученных ответов на вопросник (опубликованы в документах под условными обозначениями TRANS/SC.1/2002/2 и Add.1 и 2) профессор Путцейс от ЮНИДРУА представил анализ замечаний, переданных странами, который был подготовлен его организацией и изложен в документе TRANS/SC.1/2002/2/Add.3. Он, в частности, подчеркнул, что все ответившие страны поддержали идею разработки нового протокола. Рабочая группа поблагодарила профессора Путцейса за ту помощь, которую оказывает ЮНИДРУА в разработке этого проекта.

40. Для того чтобы наглядно продемонстрировать функционирование электронной накладной, компания "TRANSWIDE", разработавшая компьютерную программу для передачи данных, содержащихся в этом документе, организовала практическую презентацию использования этой накладной и возможностей осуществления наблюдения через "Интернет" от момента отправки груза грузоотправителем до его получения в пункте назначения. Было отмечено, что эта система уже используется в сфере перевозок между Бельгией и Германией.

41. Представитель Германии указала на ряд вопросов, которые, по ее мнению, еще не решены в представленном проекте протокола и касаются, в частности, электронной подписи. В целях достижения прогресса в работе на этом направлении SC.1 просила делегацию Германии как можно скорее представить конкретные предложения и решила созвать весной 2003 года (апрель или май) совещание неофициальной группы экспертов для подготовки проекта текста и решения всех остающихся проблем, с тем чтобы принять новый протокол в кратчайшие возможные сроки.

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

(Документация: TRANS/SC.1/2002/10; TRANS/SC.1/2002/8; неофициальные документы № 3, 4 и 5)

і) **Международная система страхования автотранспортных средств (система зеленой карты)**

42. Представитель Совета страховых бюро проинформировал Рабочую группу о последних событиях и изменениях в рамках системы международной карты автомобильного страхования, изложенных в докладе Председателя (TRANS/SC.1/2002/10), резюме которого приводится в приложении 3 к настоящему докладу. Он, в частности, представил дополнительные сведения об изменении положения в следующих странах: Беларусь, Косово, Молдавия и Литва. Рабочая группа приняла



также к сведению обновленный перечень соглашений между страховыми бюро, отражающий текущее положение в области участия в системе зеленой карты (неофициальный документ № 3).

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

43. Рабочая группа была проинформирована о том, что за период после ее девяносто пятой сессии к правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта не присоединилось ни одно новое государство (неофициальный документ № 4) и что подробные обновленные сведения о состоянии правовых документов можно получить на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН по адресу: <http://www.unecce.org/trans/conventn/legalinst.html>.

iii) Согласование фискальных и других мер, затрагивающих автомобильные перевозки

44. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) проинформировал SC.1 о том, что в ноябре 2001 года Совет по вопросам грузовых перевозок его организации принял резолюцию (неофициальный документ № 5) с изложением позиции МСАТ в отношении сборов, которыми облагаются автотранспортные средства большой грузоподъемности. Он представил также сообщение о доступе к профессии автотранспортного оператора, приведенное в документе TRANS/SC.1/2002/8, в котором МСАТ высказывается, в частности, за разработку положений, касающихся согласования критериев качества для доступа к этой профессии и условий контроля за соблюдением, на уровне ЕЭК ООН. В этом контексте секретариат отметил, что вопрос о доступе к этой профессии затрагивается в двух новых рекомендациях, которые были приняты в январе 2002 года Специальной многопрофильной группой экспертов по безопасности в туннелях после инцидента, происшедшего в Сен-Готардском туннеле. SC.1 поручила секретариату представить к следующей сессии предложения по этому вопросу на основе положений, уже принятых в этой области в резолюции СЕМТ/СМ (2000) 10 Final и в законодательстве Сообщества. Она решила запросить мнение КВТ относительно возможности включения в рассматриваемый проект СР.4 положений по этому вопросу.

45. Представитель Международной автодорожной федерации (МАФ) высказался в поддержку предложений МСАТ и указал, что его организация готовит документ по проблеме сборов и в сотрудничестве с Европейским парламентом занимается подготовкой "круглого стола" по этому вопросу, который должен состояться в конце 2002 - начале 2003 года.

**ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТРАНСПОРТУ И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ** (Пункт 6
повестки дня)

(Документация: ECE/AC.21/2002/8 и ECE/AC.21/2002/9)

46. Секретариат проинформировал Рабочую группу об изменениях, происшедших за период после ее девяносто пятой сессии. Наиболее важным событием было проведенное 5 июля 2002 года второе Совещание высокого уровня, в котором приняли участие министры и представители секторов транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения, а также представители многочисленных правительственных и неправительственных организаций и в ходе которого был принят целый ряд решений.

47. Так, Совещание высокого уровня одобрило документ (ECE/AC.21/2002/3), посвященный среднесрочному обзору Программы совместных действий в рамках Венского процесса (ПСД), который был подготовлен секретариатом ЕЭК ООН в соответствии с мандатом, предоставленным ему Венской конференцией по транспорту и окружающей среде в 1997 году. В ходе рассмотрения этого документа были особо отмечены трудности, возникающие в ходе выполнения этой программы, а также недостаточно активное участие стран с переходной экономикой. Дальнейшая работа должна быть сконцентрирована на намеченных приоритетных направлениях. Был также одобрен документ об осуществлении положений Лондонской хартии по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, который был подготовлен секретариатом ВОЗ.

48. Кроме того, Совещание высокого уровня приняло Общеевропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (ECE/AC.21/2002/9), который станет тем инструментом, при помощи которого будут осуществляться Венский и Лондонский процессы. Эта программа состоит из следующих трех компонентов:

- определение основ дальнейшей деятельности, сосредоточенной на намеченных приоритетных направлениях;



- определение плана работы, включающего ряд отдельных конкретных мероприятий, которые могли бы послужить примерами того, каким образом можно достичь ощутимого прогресса в приоритетных областях;
- слияние соответствующих органов, осуществляющих контроль за реализацией Венского и Лондонского процессов в единый Руководящий комитет по транспорту, окружающей среде и охране здоровья в целях обеспечения более эффективного использования имеющихся ресурсов и лучшей координации усилий на международном уровне.

49. Совещание высокого уровня рекомендовало уделить особое внимание потребностям новых независимых государств (ННГ) и стран Юго-Восточной Европы и решила провести оценку прогресса, достигнутого в осуществлении ОПТОСОЗ, не позднее 2007 года. Было отмечено, что первое совещание Руководящего комитета по транспорту, окружающей среде и охране здоровья состоится 7 и 8 апреля 2003 года.

50. Секретариат указал, что ОПТОСОЗ была представлена на рассмотрение участников Всемирной встречи по устойчивому развитию в Йоханнесбурге и что отныне она рассматривается в качестве одного из элементов, способных повысить эффективность осуществления Повестки дня на XXI век, принятой на Конференции в Рио-де-Жанейро (http://www.johannesburgsummit.org/html/sustainable_dev/p2_health_sd.html).

51. В заключение Совещание высокого уровня приняло Декларацию, в которой обобщаются все решения, принятые в ходе этой встречи (ECE/AC.21/2002/8). Напоминается, что со всеми документами, касающимися осуществления этой работы, можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН по адресу: www.unepce.org/roja.

52. Рабочая группа просила секретариат продолжать информировать ее об изменениях, происходящих в ходе осуществления этой работы, и сообщать ей о тех из них, которые могут иметь значение для работы SC.1.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 7 повестки дня)

(Документация: TRANS/SC.1/2002/9)

53. Делегация Испании привлекла внимание SC.1 к сложному положению, в котором оказываются вопреки своей воле профессиональные водители грузовых автомобилей, в отношении которых возбуждаются процедуры расследования в связи с контрабандой различных грузов, и в частности наркотиков, и отметила, что перевозка этих товаров,



которые с трудом поддаются обнаружению водителями даже тогда, когда последние присутствуют при их погрузке, осуществляется главным образом вместе с фруктами и овощами (документ TRANS/SC.1/2002/9).

54. После рассмотрения этого вопроса SC.1 решила, что его следует также довести до сведения WP.30. Представитель МСАТ поблагодарил Испанию за то, что она подняла этот вопрос, который в определенных аспектах пересекается с вопросом о незаконной иммиграции. Он отметил, что его организация изучает возможность распространения памятки для водителей, в которой были бы рекомендованы соответствующие правила поведения, чтобы помочь им в решении этой проблемы.

55. В соответствии с пожеланием г-на Капела Феррера, высказанным в его вступительном заявлении (*см. пункт 8 выше*), Рабочая группа просила рассмотреть вопрос о безопасности в ходе следующей сессии Специального совещания по выполнению СМА.

56. Рабочая группа была проинформирована о том, что ее девяносто седьмая сессия запланирована на 28-30 октября 2003 года без учета специального дня, посвященного ознакомлению компетентных органов с цифровым тахографом. Предельный срок направления документов в секретариат установлен на 18 июля 2002 года. Правительствам будет разослан циркуляр с предложением представлять документы к девяносто седьмой сессии.

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ (*пункт 8 повестки дня*)

57. Рабочая группа приняла резюме решений своей девяносто шестой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение 1

Сводная резолюция СР.4

**Положения, по которым были сделаны оговорки, высказаны замечания
или предложены изменения**

Преамбула:

- Стр. 3, в отношении Соглашения ИНТЕРБУС использовать следующую формулировку: *"Это Соглашение, подписанное Европейским сообществом и 13 третьими странами, вступило в силу 1 января 2003 года в отношении договаривающихся сторон, ратифицировавших его"*.
- Стр. 4, утвердить следующий текст, предложенный Францией: *"...для ограничения отрицательного воздействия на окружающую среду либо для обеспечения ее охраны"*.

Пункт 1.1 Введение

Был принят следующий текст: *"Автомобильные перевозки должны осуществляться таким образом, чтобы они не наносили ущерба общественному порядку, безопасности, здоровью людей и морали затрагиваемой страны, чтобы они отвечали требованиям охраны окружающей среды и соответствовали..."*.

Пункты 1.2.1.5 и 1.2.1.6: Предварительные оговорки Португалии

Пункт 1.2.1.5: В конце четвертого подпункта добавить текст, устанавливающий максимальные временные ограничения для таможенных и других проверяющих учреждений на основе окончательной резолюции 99/3 (FINAL) ЕКМТ.

Пункт 1.2.1.6: Заменить существующий текст следующим текстом: *"Государствам следует в контексте действующих правил и процедур регулярно рассматривать возможность облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям грузовых транспортных средств и автобусов и изучать возможность:*

- *упрощения формальностей и ограничения количества и типов требующихся документов,*



- сокращения времени, необходимого для получения визы для профессиональных водителей,
- выдачи многократных въездных виз сроком действия на один год".

Российская Федерация предложила добавить следующую фразу:

- "- Следует также предусматривать возможность предоставления права признанным национальным объединениям международных перевозчиков подтвердить необходимость выдачи виз профессиональным водителям вместо оформления приглашений".

Пункт 1.2.1.7: Заменить существующий текст следующим текстом:

"Сборы за проезд или сборы за пользование могут взиматься с пользователей дорог для покрытия расходов, понесенных страной при строительстве, обслуживании и расширении дорог. Эти сборы за проезд и сборы за пользование **в целом** следует взимать только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям [например, автомагистралей, автодорог с отдельными проезжими частями, имеющих аналогичные характеристики, или - при их отсутствии - автодорог, используемых для международных и межрегиональных грузовых перевозок (дорог категории "Е")], а также, когда это применимо, в случае использования мостов, туннелей и автодорог на горных перевалах. За исключением этих последних инфраструктур, сборы за проезд и сборы за пользование не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги.

"Сбор за пользование" представляет собой оплату в установленном размере, дающую право на использование транспортным средством в течение установленного периода времени (например, недели, одного или нескольких месяцев, года и т.д.) автодорожных инфраструктур, указанных в первом пункте и расположенных на территории страны, на которой действует требование о таком сборе. Сбор за пользование может уплачиваться посредством приобретения соответствующего знака оплаты. Любой сбор за пользование, введенный на основании национального законодательства либо двусторонних или многосторонних соглашений, должен быть пропорционален реальным затратам, обусловленным дорожным движением. Сборы должны дифференцироваться в зависимости от затрат, обусловленных движением автотранспортных средств.

Под "сбором за проезд" подразумевается сумма, размер которой определяется с учетом проезда транспортного средства по участку одной из инфраструктур, указанных в первом абзаце выше, обозначенному двумя пунктами. Размер этой суммы зависит от расстояния, пройденного транспортным средством, и его типа. Средние размеры сбора за проезд следует увязывать с затратами на строительство, эксплуатацию и расширение данной сети инфраструктуры".

Российская Федерация предложила включить в текст следующую формулировку: "Государства на основании двусторонних и многосторонних соглашений могут освободить перевозчиков от уплаты сборов за пользование государственных автодорожных инфраструктур на условиях взаимности".

Пункт 1.2.1.9: Сделать ссылку только на "двусторонние перевозки".

Пункт 1.2.1.10: Заменить существующий текст следующим текстом: "Странам, в которых используется система разрешений для двусторонних автомобильных перевозок, следует, если это возможно, выдавать по просьбе **компетентных органов** разрешение перевозчикам любой страны, за исключением тех стран, с которыми они заключили двусторонние или многосторонние соглашения, **при условии соблюдения принципа взаимности**".

Пункт 1.2.1.11: Заменить существующий текст следующим текстом: "С учетом других положений настоящих принципов свобода транзита должна **гарантироваться/свободу транзита следует гарантировать** на основных международных автомагистралях (дороги категории "Е" в Европе и аналогичные дороги на других континентах). Транзит не следует запрещать или обуславливать такими мерами, как взимание транзитных сборов, пошлин, **не являющихся дорожными пошлинами**, либо ограничивать квотами".

Пункт 1.2.1.12: Заметить существующий текст следующим текстом: "Государствам следует предоставлять транспортным средствам, перевозящим пассажиров или скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет при пересечении ими границ, перед **профессиональными** транспортными средствами, осуществляющими другие перевозки".

Пункт 1.2.1.13: Заменить существующий текст следующим текстом: *"Государствам следует ~~стремиться к согласованию~~ согласовывать требования, предъявляемые ими к максимально допустимым весу и габаритам транспортных средств, задействованных в международных автомобильных перевозках, и выдавать специальные разрешения на эксплуатацию транспортных средств, не удовлетворяющих нормам"*.

Российская Федерация предложила добавить следующий текст: *"Установленные нормы весовых и габаритных параметров на территории государств, применяемые для национальных перевозчиков, должны действовать также для перевозчиков других стран"*.

Пункт 1.2.1.14: Нынешняя формулировка четвертого подпункта пункта 1.2.1.14 не соответствует основному содержанию всего пункта, и, следовательно, ее можно было бы перенести в пункт 1.2.1.5 либо изложить в отрицательной форме (ожидается предложение от секретариата).

Пункт 2.1.6: Перенести третье предложение *"В ходе нерегулярных ..."* в надлежащий раздел (предложение должен внести секретариат).

Пункт 2.1.8: Второй подпункт изложить следующим образом:

"- *используемые транспортные средства являются собственностью этого физического или юридического лица либо были куплены им в кредит, были предоставлены ему в распоряжение по долгосрочному договору на прокат или в лизинг, и управляются самим физическим **или юридическим** лицом или работником **юридического лица предприятия**"*.

Кроме того, следует определить концепцию разрешения или, возможно, привести его образец в приложении.

Пункты 2.2.1.3 и 2.2.1.6: Предварительные оговорки Российской Федерации.

Пункт 2.2.2.1: Исключить второе предложение, касающееся предоставления жилья.

Пункты 2.2.3.1-2.2.3.3: Секретариат должен проанализировать формулировку в свете положений Соглашения Интербус и принять решение о том, можно ли в нее включить предложение Литвы.

Пункт 3.1.2: Секретариату поручено упростить определение международных автомобильных перевозок грузов на основе предложения, внесенного МСАТ, и проверить формулировку, используемую в определении ЕКМТ.

Пункт 3.2.1: Предварительные оговорки Португалии.

Пункт 3.2.2: Оговорки стран к перечню ЕКМТ, касающемуся типов грузовых перевозок, для которых не требуется наличия разрешения, см. в документе TRANS/SC.1/2000/6, в котором воспроизводится резолюция СЕМТ/СМ (2000) Final.

Пункт 3.2.4: Предварительные оговорки Финляндии.

Глава II: Предварительные оговорки Португалии.

Приложение III: Исключить из перечня конвенцию КГПОГ, которая еще не вступила в силу.

Приложение 2

ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРИЛОЖЕНИЮ I К СМА

A. Главные дороги

1) Направление запад-восток

a) *Основные дороги*

- *На маршруте E 20 заменить Ньюборг ... на Оденсе - (Дания).*

Новое общее название:

E 20 Шаннон – Лимерик – Порт-Лейише – Дублин ...
Ливерпуль – Манчестер – Брайфорт – Лидс – Гуль ...
Эсбьерг – Коллинг – Миддelfарт – **Оденсе** – Корсёр – Кёге –
Копенгаген – Мальмё – Хельсингборг – Хальмстад – Гётеборг – Эребру –
Арбуга – Эскильстуна – Сёдертелье – Стокгольм ... Таллин –
Санкт-Петербург

b) *Промежуточные дороги*

- *Маршрут E 58 проходит через Скулень, а не через Лейшены (Молдавия)*

Новое общее название:

E 58 Вена – Братислава – Зволен – Кошице – Ужгород – Мукачево – Халмеу –
Сусева – Яссы – **Скулень** – Кишинев – Одесса – Николаев – Херсон –
Мелитополь – Таганрог – Ростов-на-Дону

2) Направление север-юг

a) *Основные дороги*

- *Дорога E 123: Изменить маршрут "Кустанай – Жаксы – Есиль – Державинск" на "Кустанай – Западное – Бузулук – Державинск" (Казахстан).*

Новое общее название:

Е 123 Челябинск – **Кустанай** – **Западное** – **Бузулук** – **Державинск** – Аркалык -
Жезказган – Кызылорда – Шымкент – Ташкент – Айни – Душанбе –
Нижний Пяндж

- *Дорога Е 125: Изменение маршрута между Кокчетавом и Астаной (Казахстан) и продление маршрута от Петропавловска (Казахстан) до Ишима (Российская Федерация).*

Новое общее название:

Е 125 Ишим – Петропавловск – Кокчетав – **Щучинск** – Астана – Караганда –
Балхаш – Бурубайтал – Алма-Ата – Бишкек – Нарын – Торугарт

В. Ответвления и соединительные дороги

- *Удлинение маршрута Е 008 (Таджикистан) на западе до Душанбе и на востоке до границы с Китайской Народной Республикой.*

Новое общее название:

Е 008 Душанбе – Куляб – Калаихум – Хорог – Мургаб – Кулма – китайская
граница

- *Е 011: Исключить участок Алма-Ата – Кокпек (Казахстан) и поменять местами населенные пункты Кеген – Кокпек.*

Новое общее название:

Е 011 Кокпек – Кеген – Тыуп

- *Е 012: Добавить участки Алма-Ата – Кокпек и Чунджа – Коктал (Казахстан).*

Новое общее название:

Е 012 Алма-Ата – Кокпек – Чунджа – Коктал – Хоргос



- **E 013:** *Исключить участок **Коктал – Хоргос** (Казахстан).*

Новое общее название:

E 013 Сары-Озек – **Коктал**

- **E 016:** *Исключить участок **Есиль – Астана** (Казахстан).*

Новое общее название:

E 016 **Западное – Жаксы – Атбасар – Астана**

- *Новый маршрут категории E "**Джезказган – Караганда – Павлодар – Успенка**", соединяющий дороги E 123, E 125 и E 127 (Казахстан).*

Общее название:

E 018 **Джезказган – Караганда – Павлодар – Успенка**

- *Новый маршрут категории E "**Петропавловск – Западное**", соединяющий дороги E 123 и E 125.*

Общее название:

E 019 **Петропавловск – Западное**

- *Исключить маршрут **E 381** (Российская Федерация), поскольку он дублирует другие маршруты категории E.*
- *Новый маршрут категории E между **Летенье** и **Торнижентмиклош** (Венгрия – Словения).*

Общее название:

E 653 **Летенье – Торнижентмиклош**

Приложение 3**Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро системы зеленой карты**

1. Отдел транспорта Европейской экономической комиссии и Совет страховых бюро продолжают сотрудничать по стратегическим вопросам, представляющим взаимный интерес.
2. В настоящее время Европейская комиссия работает над будущей пятой директивой о страховании транспортных средств. В рамках компетентных рабочих групп ССБ состоялось обсуждение вопроса о том, как это предложение повлияет на деятельность бюро и в особенности на роль корреспондентов.
3. В целях обновления и улучшения двух базовых соглашений, заключенных между бюро - Единообразного соглашения и Многостороннего гарантийного соглашения - рабочая группа ССБ разработала новое соглашение, объединяющее основные принципы, содержащиеся в этих двух соглашениях. Генеральная ассамблея на Крите приняла текст этого соглашения, озаглавленного "Внутренние правила", которое начнет осуществляться с 1 июля 2003 года.
4. Членство бюро Югославии в Совете страховых бюро было приостановлено в период с 1 января 2000 года до 1 ноября 2002 года в связи с неполным погашением задолженностей другим бюро. После удовлетворительного урегулирования этих вопросов Югославия с ноября была восстановлена в качестве полноправного члена Совета страховых бюро.
5. До недавнего времени уровень движения транспорта через границы Косово практически не изменился со времени прекращения конфликта три года тому назад. Чтобы выйти из тупика, косовские власти и страховщики предложили югославским властям признать регистрационные номера, выдаваемые ООН для Косово, и использование международных букв KS (или аналогичных приемлемых букв), а также установить специальную "зону" страхования автотранспортных средств, покрывающую Косово и Югославию. Существует понимание того, что обе стороны недавно достигли соглашения по этим предложениям. Если эти предложения будут осуществлены, тогда будет облегчено движение транспортных средств Косово через границы и предоставление Зеленых карт косовским автомобилистам.

6. Генеральная ассамблея утвердила придание бюро Латвии статуса полноправного члена Совета страховых бюро с 1 января 2003 года при условии, что оно будет поддерживать достигнутые показатели работы.
 7. Бюро Беларуси было принято Генеральной ассамблеей в состав членов Совета страховых бюро в качестве переходного члена с 1 июля 2002 года.
 8. Недавно российский парламент принял, а президент России подписал закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Этот закон вступит в силу в середине следующего года. Совет страховых бюро ожидает, что будущее бюро России направит ему официальную заявку в начале осени этого года, с тем чтобы приступить к процессу выполнения условий для вступления в ССБ.
-