



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/2003/1/Add.1  
7 August 2003

RUSSIAN  
Original: FRENCH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)  
(Девяносто седьмая сессия, 28-30 октября 2003 года,  
пункт 5 b) повестки дня)

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ**

**Дополнительный протокол к КДПГ: Протокол по ЭОД к КДПГ**

Записка секретариата

Ознакомившись с предложением по дополнительному протоколу к КДПГ, представленному правительством Германии (TRANS/SC.1/2003/1), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) передал в секретариат сообщение, которое приводится ниже.

**СООБЩЕНИЕ**  
**МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ)**

Изучив проект дополнительного протокола к КДПГ, разработанный представителем правительства Германии (TRANS/SC.1/2003/1), Комиссия по юридическим вопросам МСАТ в ходе своего семьдесят пятого совещания, состоявшегося в Праге 23 мая 2003 года:

**"пришла к выводу, что реализация проекта Германии потребует пересмотра Конвенции КДПГ, для чего необходимо согласие не менее 12 договаривающихся сторон. Она высказалась за принятие дополнительного протокола, предусматривающего более простую процедуру".**

Иными словами, Комиссия по юридическим вопросам МСАТ, объединяющая преподавателей транспортного права, адвокатов и юристов приблизительно из 30 ассоциаций - членов МСАТ, отдает предпочтение проекту, представленному ЮНИДРУА, который, в отличие от проекта Германии, не требует пересмотра Конвенции КДПГ.

По существу проект ЮНИДРУА дополняет Конвенцию КДПГ, как это имело место и в случае Протокола 1978 года к Конвенции КДПГ. Следует напомнить, что на тот момент Конвенция КДПГ не предусматривала перевод золотого франка в местные валюты. Протокол 1978 года устранил этот пробел, упростив процедуру осуществления Конвенции КДПГ, поскольку в результате введения паритета между золотым франком и СПЗ облегчился процесс исчисления размера возмещения для отправителя груза. Таким образом, новое положение не подпадало под действие процедуры, предусмотренной в статье 49 Конвенции КДПГ.

Проект Германии требует изменения содержания Конвенции КДПГ по существу, что вызывает необходимость применения процедуры, предусмотренной в статье 49.

Следует также напомнить, что в отличие от проекта Германии авторы проекта ЮНИДРУА руководствовались решениями, использованными недавно для Конвенции КОТИФ (железнодорожный транспорт) и Варшавской конвенции (воздушный транспорт).

---