



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/379
28 November 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сотая сессия,

Женева, 17-19 октября 2006 года

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ
О РАБОТЕ ЕЕ СОТОЙ СЕССИИ

СОДЕРЖАНИЕ

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| I. Участники | 1 - 2 | 4 |
| II. Открытие сессии | 3 - 6 | 4 |
| III. Утверждение повестки дня | 7 | 5 |
| VI. Утверждение доклада о работе девяносто девятой сессии..... | 8 | 5 |
| V. Деятельность органов ЕЭК и международных организаций, представляющая интерес для Рабочей группы | 9 - 11 | 6 |
| VI. Осуществление ЕСТР | 12 - 19 | 7 |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|--|---------------|-------------|
| VII. Проект дополнительного протокола к КДППГ | 20 - 23 | 10 |
| VIII. Инфраструктура автомобильного транспорта | 24 - 34 | 11 |
| a) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) | 24 - 29 | 11 |
| i) Статус предыдущих поправок к приложению I к СМА | 24 | 11 |
| ii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА | 25 | 11 |
| iii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА | 26 - 27 | 11 |
| iv) Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению II к СМА | 28 - 29 | 12 |
| b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) | 30 - 34 | 12 |
| IX. Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения | 35 - 38 | 14 |
| a) Обзор вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок..... | 35 - 38 | 13 |
| i) Международная система страхования автотранспортных средств (система "Зеленая карта") | 35 - 36 | 13 |
| ii) Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление | 37 - 38 | 13 |

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---------------------------------|---------------|-------------|
| X. Выборы должностных лиц | 39 | 14 |
| XI. Прочие вопросы | 40 - 42 | 14 |
| XII. Утверждение решений | 43 | 15 |

ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|----|
| I. Предлагаемые поправки к СМА..... | 16 |
| II. Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро системы "Зеленая карта" | 18 |
| III. Проект дополнительного протокола к КДПГ, касающийся электронной накладной | 20 |

ДОКЛАД

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою сотую сессию в Женеве 17-19 октября 2006 года под председательством г-на Йоуко Алалуусуа (Финляндия). В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Беларуси, Венгрии, Германии, Дании, Испании, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии.

2. На сессии были также представлены Европейская комиссия, Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ), Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА), Международный институт унификации частного права (ЮНИДРУА), Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Совет страховых бюро системы "Зеленая карта". В качестве наблюдателя в ее работе принял участие представитель Конфедерации организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ).

II. ОТКРЫТИЕ СЕССИИ

3. Председатель Рабочей группы г-н Йоуко Алалуусуа приветствовал делегатов, участвующих в работе сотой сессии Рабочей группы. Он проинформировал их о том, что Рабочая группа SC.1, учрежденная в соответствии с резолюцией № 13 Комитета по внутреннему транспорту 5 февраля 1948 года, существует в течение уже почти 60 лет.

4. В своем вступительном слове Директор Отдела транспорта проинформировал участников о ходе недавно начатой реформы ЕЭК ООН, в рамках которой транспорт был обозначен в качестве одного из приоритетных направлений работы. Правительства призвали активизировать работу в таких областях, как облегчение пересечения границ, евро-азиатские транспортные связи, Конвенция МДП и ОПТОСОЗ, и предоставили Отделу транспорта две дополнительные должности категории специалистов. Для наблюдения за деятельностью ЕЭК ООН был создан Исполнительный комитет, и в будущем сама Комиссия будет проводить совещания лишь один раз в два года. Что касается транспорта, то, как предполагается, Комитет по внутреннему транспорту и его

Бюро позднее в текущем году и в 2007 году обсудят вопрос о межправительственной структуре различных вспомогательных органов КВТ. В то же время он упомянул о возможных последствиях недавней реформы ЕКМТ для деятельности рабочих групп ЕЭК ООН.

5. Он проинформировал Рабочую группу о том, что в Организации Объединенных Наций введена система мобильности, в соответствии с которой сотрудники секретариата должны будут переходить на другие должности каждые пять лет. Эта система поставит под угрозу деятельность таких органов, как SC.1, которая занимается очень сложными вопросами, например ЕСТР. Нельзя ожидать, что новые сотрудники будут знакомы с соответствующей тематикой, и вследствие этого трудно либо невозможно будет обеспечить такой же уровень качества услуг секретариата.

6. Он призвал Рабочую группу достичь прогресса в такой важной области, как согласование ЕСТР с Правилами 561 ЕС и практические аспекты внедрения цифрового тахографа в странах, не являющихся членами ЕС. Кроме того, он настоятельно призвал делегатов приложить все силы к тому, чтобы завершить работу над новым протоколом к КДПГ, вопрос о котором фигурирует в повестке дня Рабочей группы в течение уже нескольких лет. Он упомянул о том, что в 2006 году отмечается пятидесятилетняя годовщина принятия Конвенции КДПГ, в связи с чем МСАТ организовал конференцию в Довиле, Франция. В заключение он отметил, что прошедший год оказался исключительным с точки зрения числа стран, присоединившихся к правовым документам, находящимся в ведении SC.1: к ЕСТР, СМА, КДПГ или Протоколу к ней присоединились 13 стран.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (*Пункт 1 повестки дня*)

(Документ: TRANS/SC.1/378)

7. Повестка дня была утверждена без изменений.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДЕВЯНОСТО ДЕВЯТОЙ СЕССИИ (*Пункт 2 повестки дня*)

(Документ: TRANS/SC.1/377)

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

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

(Пункт 3 повестки дня)

а) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

(Документ: ECE/TRANS/166)

9. Секретариат проинформировал Рабочую группу об итогах шестидесяти восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, состоявшейся в феврале 2006 года, и о совещании "за круглым столом" по вопросу о безопасности в области транспорта, проведенном в ходе сессии. Рабочая группа обсудила эту тему. Участники согласились с тем, что этим вопросом более активно занимаются другие организации и что необходимо позаботиться о том, чтобы избежать дублирования их работы. В настоящее время в ЕЭК ООН не имеется ресурсов и экспертного опыта в данной области. В Европейском же союзе сегодня реализуются две крупные инициативы в сфере безопасности важнейшей инфраструктуры и безопасности цепочки поставок. SC.1 пришла к выводу, что она могла бы внести вклад в решение вопросов безопасности посредством укрепления соответствующих положений правовых документов, относящихся к ее ведению, а также учета этих вопросов в процессе реформы межправительственной структуры органов ЕЭК, занимающихся проблемами транспорта.

б) Международные организации

10. Представитель МСАТ проинформировал Рабочую группу о проводившейся его организацией в последнее время деятельности, включая последний Всемирный конгресс МСАТ, состоявшийся в Дубае в марте 2006 года. Он подчеркнул, что приоритетными направлениями работы его организации по-прежнему являются устойчивое развитие и облегчение автомобильных перевозок. Безопасность также является одной из важнейших тем в повестке дня этой организации, и она сотрудничает с ЕКМТ по таким вопросам, как нападения на водителей и безопасные места стоянки. Он объявил, что четвертая Евро-азиатская конференция МСАТ по автомобильному транспорту будет проведена 14-15 июня 2007 года в Варшаве.

11. Генеральный секретарь Конфедерации организаций по обеспечению соблюдения требований безопасности на автомобильном транспорте (КОРТЕ) проинформировал о своей организации, которая была создана в 2004 году в Брюсселе. Она представляет собой ассоциацию, объединяющую на европейском уровне национальные органы различных государств-членов, несущие ответственность в области автомобильных

перевозок. В ее состав входят 17 государств - членов Европейского союза и семь Договаривающихся сторон ЕСТР, не являющихся членами ЕС. К числу этих организаций относятся национальные правоохранительные учреждения, органы полиции, государственные транспортные ведомства и отраслевые партнеры. КОПТЕ зарегистрирована в качестве международной некоммерческой ассоциации в соответствии с законодательством Бельгии и недавно подала заявку на предоставление ей консультативного статуса при Экономическом и Социальном Совете ООН.

VI. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР (Пункт 4 повестки дня)

(Документы: ECE/TRANS/SC.1/2006/2, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/6, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2, ECE/TRANS/SC.1/2006/7, ECE/TRANS/SC.1/2006/8, ECE/TRANS/SC.1/2006/9 и неофициальные документы № 3 и 4)

а) Статус ЕСТР и предыдущих поправок

12. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что в 2006 году к ЕСТР присоединились Украина, Армения и Албания. Секретариат представил сводный обновленный вариант ЕСТР (ECE/TRANS/SC.1/2006/2) и указал, что он предполагает завершить работу над текстом на английском языке (и, по возможности, на французском языке) добавления 1В (более 250 страниц), приведенным в соответствие с общим содержанием ЕСТР, до конца 2006 года, чтобы можно было представить этот текст для перевода на русский язык. SC.1 поблагодарила секретариат за проделанную работу.

б) Разработка новых поправок

13. Представитель Европейской комиссии напомнил о содержании последних принятых ЕС положений, касающихся продолжительности управления транспортным средством и времени отдыха (Правила 561/2006/ЕС). Он с удовлетворением отметил совещание Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР, которое состоялось в мае 2006 года и в ходе которого удалось провести первое рассмотрение поправок, предложенных с целью согласования ЕСТР с новыми положениями Европейского союза. Он подчеркнул необходимость согласования этих вопросов на европейском уровне. Председатель Специальной рабочей группы по пересмотру ЕСТР г-н Пиштелли (Люксембург) сообщил о результатах совещания, состоявшегося в мае, выделив основные вопросы, по которым мнения разошлись, в частности, 45 часов отдыха в течение каждых двух недель, экстратерриториальный характер санкций в отношении транспортных предприятий, по

поводу чего делегации Российской Федерации, Украины и Беларуси сделали серьезные оговорки. Представитель Российской Федерации подробно представил неофициальный документ сессии № 3, в котором четко изложена позиция его страны в отношении проектов поправок, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1, который с тех пор был пересмотрен. В связи с использованием термина "максимальная разрешенная масса" вместо "максимальный разрешенный вес" в статье 1 f) ЕСТР делегат от Турции сообщил, что его страна предпочла бы применять термин "максимальный разрешенный вес".

14. После этого SC.1 провела общий обмен мнениями по выявленным проблемам, включая применение ЕСТР в Европейском союзе в переходный период - вопрос, который был поднят делегатами от Российской Федерации и Украины. С учетом возникших затруднений SC.1 просила созвать еще одно совещание Специальной группы, подчеркнув, что для его успешного проведения необходимо предварительно подготовить конструктивные предложения. С этой целью было решено создать неофициальную группу для поиска решения остающихся вопросов на основе нового текста документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.1. В состав этой группы, которая будет созвана 11-12 января 2007 года, в частности, войдут представители Европейского сообщества, Российской Федерации, Украины, Швеции, Нидерландов, Люксембурга, Франции, секретариата Отдела транспорта и МСАТ. МСАТ вызвался организовать это совещание, которое состоится в Брюсселе, и обеспечить устный перевод на английский и русский языки. Однако приглашения будут разосланы секретариатом ЕЭК ООН. Секретариат напомнил о том, что предложения для совещания по ЕСТР, которое состоится 14-16 мая 2007 года, необходимо представить до конца февраля 2007 года, с тем чтобы своевременно осуществить перевод документов на три официальных языка. Ряд делегаций отметили трудности, с которыми столкнутся контролеры и водители в течение переходного периода между датой вступления в силу правил Сообщества (11 апреля 2007 года) и датой вступления в силу новых поправок к ЕСТР. Поэтому было предложено сделать все необходимое, чтобы этот период был по возможности максимально коротким.

15. Секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2, предусматривающий возможность открытия ЕСТР для участия стран, не являющихся членами ЕЭК ООН. SC.1 поддержала принцип такого расширения, но сочла, что данный вопрос следует рассмотреть вновь на более позднем этапе, как только будет завершено обсуждение проблемы продолжительности управления транспортным средством и отдыха. Делегат от Нидерландов зарезервировал позицию своей страны, сославшись на потенциальные трудности обмена информацией со странами за пределами Европы, как это требуется в соответствии с ЕСТР.

16. Было решено рассмотреть документ ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/7 о включении в ЕСТР нового добавления, в котором могли бы содержаться образцы бланков, в ходе совещания Специальной рабочей группы в мае 2007 года. Ряд делегаций в принципе поддержали предложение о включении таких положений. Представитель Европейской комиссии сообщил, что в настоящее время Комиссия занимается согласованием нескольких бланков.

с) Практические вопросы, касающиеся внедрения цифрового тахографа

17. Представитель Европейской комиссии представил документ ECE/TRANS/SC.1/2006/8 с описанием мер, которые могут быть приняты Договаривающимися сторонами ЕСТР, не входящими в Европейский союз, в течение четырехлетнего переходного периода, предусмотренного для внедрения цифрового тахографа, с целью обеспечить, чтобы все цифровые тахографы, используемые в их парке транспортных средств, надлежащим образом приводились в действие и калибровались. Он также кратко представил проект плана для внедрения цифрового тахографа в странах ЕСТР на национальном уровне (ECE/TRANS/SC.1/2006/9). Он подчеркнул необходимость анализ правовых и практических последствий внедрения цифрового тахографа.

18. Некоторые предложения, содержащиеся в этих документах, вызвали вопросы у делегаций Российской Федерации и Украины, в частности в том, что касается проблемы калибровки в связи с выходом из строя контрольного устройства (ECE/TRANS/SC.1/2006/8) и процедуры получения ключей безопасности, предусмотренных в пункте 2 документа ECE/TRANS/SC.1/2006/9. Было отмечено, что в соответствии с документом ECE/TRANS/SC.1/2006/8 использовать цифровой тахограф на транспортных средствах, не зарегистрированных в странах - членах ЕС, можно до выдачи карточек водителей и разрешений для мастерских при условии, что калибровка тахографа осуществляется допущенной для выполнения этой работы мастерской при первом въезде на территорию ЕС. Специальную рабочую группу просили обстоятельно изучить эти два документа на ее совещании в мае 2007 года.

19. Секретариат напомнил об оговорках, сделанных Директором Отдела транспорта в отношении предложения о привлечении секретариата к организации работы по решению некоторых задач. Рабочая группа придерживалась того мнения, что правовую позицию следует разъяснить с учетом существующих положений ЕСТР и что при этом следует принять во внимание последствия с точки зрения нагрузки на секретариат.

VII. ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К КДПГ

(Пункт 5 повестки дня)

(Документы: ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/2006/1 и неофициальные документы INF.1 и 2)

20. SC.1 обстоятельно обсудила два альтернативных проекта представленных текстов: варианта, предложенного ЮНИДРУА и ЮНСИТРАЛ (ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1), и варианта, предложенного МСАТ (ECE/TRANS/SC.1/2006/1). Выяснив, что большинство стран поддерживают текст ЮНИДРУА и ЮНСИТРАЛ, SC.1 приступила к подробному изучению этого проекта.

21. В связи со статьей 3.3 "Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой управомоченной стороны" подчеркивалось, что этот Протокол по-прежнему не будет затрагивать такие вопросы, рассматриваемые в рамках публичного права, как обработка опасных грузов.

22. С учетом внесения ряда изменений, предложенных небольшой рабочей группой, SC.1 приняла окончательный текст Дополнительного протокола к КДПГ, который воспроизводится в приложении 3. Секретариат проинформировал SC.1, что этот окончательный текст будет направлен в Договорную секцию Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке, с тем чтобы можно было проверить заключительные положения.

23. После сотовой сессии представитель Германии предложил внести дополнительные изменения в этот текст, а Договорная секция Организации Объединенных Наций - в заключительные положения. Поскольку секретариат не может включить эти изменения без официального одобрения SC.1, этот текст будет вновь представлен для окончательного утверждения SC.1 на ее сто первой сессии в октябре 2007 года.

VIII. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

(Пункт 6 повестки дня)

а) Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

*(Документы: ECE/TRANS/SC.1/2006/4; ECE/TRANS/SC.1/2006/3;
ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40)*

i) Статус предыдущих поправок к приложению I к СМА

24. Рабочая группа была проинформирована о том, что предлагаемые поправки к приложениям I и II к СМА, принятые SC.1 на ее девяносто восьмой сессии в 2004 году (TRANS/SC.1/375, приложение 1 и Add.2), вступили в силу 7 января 2006 года. Предложения об изменении приложения I к СМА, касающиеся новых дорог категории E или удлинения дорог категории E в Болгарии, Швеции и Турции, которые были приняты SC.1 на ее девяносто девятой сессии (TRANS/SC.1/377, приложение 1), были распространены среди Договаривающихся сторон Генеральным секретарем 23 февраля 2006 года в уведомлении депозитария C.N.160/2006.TREATIES-1. Они были сочтены принятыми 23 августа 2006 года и вступят в силу 23 ноября 2006 года.

ii) Рассмотрение новых предложений по поправкам к СМА

25. Рабочая группа приняла предложение Нидерландов и секретариата по поправкам к статье 9 СМА для уточнения того, что Договаривающаяся сторона, которая выдвигает возражение против предлагаемой поправки к приложению II к СМА, не связывает себя ею, когда впоследствии она вступает в силу (ECE/TRANS/SC.1/2006/4). Проект этой поправки содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

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

26. Рабочая группа приняла предложение по новой дороге категории E, которое было передано Эстонией (ECE/TRANS/SC.1/2006/3). Эта поправка содержится в приложении I к настоящему докладу.

27. Секретариат проинформировал участников совещания о том, что новая карта сети СМА со всеми поправками, принятыми после 2003 года, будет опубликована в начале 2007 года.

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

28. Председатель Специального совещания по осуществлению СМА сообщил о сессии, состоявшейся 9 июня 2006 года (ECE/TRANS/SC.1/AC.5/40). Он отметил, что в связи с предложением Франции, касающимся проверок и осмотров дорог на предмет их безопасности (TRANS/SC.1/2005/5), Специальное совещание сочло преждевременным начинать углубленную дискуссию, учитывая, что в настоящее время Европейская комиссия работает над директивой по этому вопросу.

29. SC.1 обсудила проекты поправок к приложению II к СМА, предложенные Специальным совещанием, и приняла пересмотренные проекты поправок, которые содержатся в приложении 1 к настоящему докладу. Рабочая группа поручила секретариату передать все поправки, предложенные в приложении 1, Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для уведомления Договаривающихся сторон СМА.

b) Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

(Документ: ECE/TRANS/SC.1/2006/5)

30. Управляющий Проектом ТЕА г-н Марьян Хантак напомнил о целях Проекта ТЕА и проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в рамках Проекта, которые отражены в документе ECE/TRANS/SC.1/2006/5. Он сообщил Рабочей группе, что в качестве новых членов были приняты Армения и Словения.

31. Он напомнил, что в Генеральном плане ТЕА определена стратегия для выполнения работы по удовлетворению потребностей стран - членов ТЕА в развитии инфраструктуры автомобильного транспорта, а также выделены 319 проектов и установлена их приоритетность. Реализация этого Генерального плана позволит внести существенный вклад в расширение ТЕС-Т и работу по созданию панъевропейских транспортных коридоров.

32. В соответствии с выводами и рекомендациями, одобренными в Генеральном плане ТЕА, были предусмотрены конкретные последующие мероприятия для содействия осуществлению Генерального плана и распространения его итогов и результатов.

33. По приглашению ГД ТРЭН Европейской комиссии Управляющий Проектом ТЕА вместе с директором Отдела транспорта ЕЭК ООН и региональным советником участвовали в координационном совещании, которое состоялось в Брюсселе 1 февраля

2006 года и на котором, в частности, было уделено особое внимание вопросу об использовании результатов реализации Генерального плана.

34. Рабочая группа выразила свою признательность Управляющему Проектом, отметив, что она и впредь будет оказывать поддержку ТЕА.

IX. СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

(Пункт 7 повестки дня)

а) Обзор вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок

(Документ: ECE/TRANS/SC.1/2006/6)

і) Международная система страхования автотранспортных средств (система "зеленая карта")

35. Председатель Совета страховых бюро г-н Ульф Бломген проинформировал Рабочую группу о последних фактах и изменениях, касающихся Международной системы страхования автотранспортных средств, на основе документа ECE/TRANS/SC.1/2006/6, резюме которого содержится в приложении II к настоящему докладу.

36. Председатель ССБ вновь подчеркнул проблему управления транспортными средствами без страхового покрытия, которая весьма актуальна, особенно в Восточной Европе. Проведенное недавно Европейской комиссией обследование показало, что в ряде государств - членов ЕС доля незастрахованных транспортных средств составляет 5-10%. Эта проблема осложняется еще и разнообразием методов, используемых отдельными странами для расчета национальной доли незастрахованных транспортных средств. В одной из стран применялись разные методы расчета, в результате чего оценки масштабов отсутствия страхования варьировались в пределах от 3 до 23%. Опыт Западной Европы продемонстрировал, что простых или быстрых способов снижения этих уровней не существует, однако первым шагом должно быть внедрение стандартного метода расчета доли незастрахованных транспортных средств, который использовался бы во всех странах.

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

37. Секретариат представил информацию о положении в связи с присоединением к правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта. Албания, Армения и Украина присоединились к ЕСТР. Общее число Договаривающихся сторон этого Соглашения достигло 46. Албания, Армения и Молдова присоединились к СМА. Общее число Договаривающихся сторон этого Соглашения достигло 36. Азербайджан, Албания, Армения и Ливан присоединились к КДПГ. Общее число Договаривающихся сторон этого Соглашения достигло 50. И наконец, Армения, Ливан и Чешская Республика присоединились к Протоколу КДПГ. Общее число Договаривающихся сторон этого Протокола достигло 34.

38. Участникам совещания напомнили, что подробная обновленная информация о статусе правовых документов имеется на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН по следующему адресу: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

X. ВЫБОРЫ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ (*Пункт 8 повестки дня*)

39. В соответствии со своими правилами процедуры Рабочая группа избрала должностных лиц для своих сто первой и сто второй сессий. Г-н Йоуко Алалуусуа (Финляндия) был переизбран Председателем и г-н Боб Оудсорн (Нидерланды) был избран заместителем Председателя.

XI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (*Пункт 9 повестки дня*)

40. Рабочая группа была проинформирована, что ее сто первая сессия состоится 16-18 октября 2007 года.

41. Рабочая группа рассмотрела неофициальный документ, представленный ее Председателем в ответ на просьбу Директора Отдела транспорта относительно предложений, касающихся межправительственной структуры вспомогательных органов Комитета по внутреннему транспорту (КВТ). Всех председателей вспомогательных органов просили сформулировать предложения, которые будут рассмотрены КВТ и его Бюро.

42. В этом неофициальном документе предлагается, в частности, организовать работу SC.1 таким образом, чтобы проводить разные сессии, посвященные вопросам инфраструктуры и облегчения перевозок. Предлагалось по возможности проводить

сессии, посвященные вопросам инфраструктуры, параллельно с совещаниями Проекта ТЕА или совещаниями Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5), а сессии по вопросам облегчения перевозок можно проводить в связи с совещаниями ЕКМТ. Представители ряда стран выразили свои оговорки в отношении некоторых из сделанных предложений.

XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ *(Пункт 10 повестки дня)*

43. Рабочая группа утвердила проект решений, принятых на ее сотой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом. Настоящий доклад, подготовленный секретариатом в сотрудничестве с Председателем Рабочей группы, будет представлен для утверждения SC.1 на ее сто первой сессии.

Приложение I

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОПРАВКИ К СМА

1. Изменить пункт 5 статьи 9 СМА следующим образом:

"Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, и она вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления **в отношении всех Договаривающихся сторон, за исключением тех, которые в течение шестимесячного срока, упомянутого в статье 9.4, сделают заявление о том, что они не принимают поправку в целом или ее часть**".

2. Изменить приложение I к СМА следующим образом:

В. Ответвления и соединительные дороги

- *Новая дорога* E-264: Йыхви (Эстония) - Инчукалнс (Латвия)

Общая основная дорога

E-264: Йыхви - Тарту - Валга - Валка - Валмиера - Инчукалнс

3. Изменить приложение II к СМА:

III.3.1

Изменить четвертый пункт следующим образом:

"В определенных особых условиях и в определенные периоды для временного увеличения пропускной способности беспрепятственное движение транспортных средств может также обеспечиваться за счет принятия эксплуатационных мер, **в частности, организации встречного движения, ограничений скорости и уменьшения ширины полос**".

III.3.2

Включить во втором абзаце текст, выделенный жирным шрифтом:

"Рекомендуемая минимальная ширина обочины составляет 2,5 м для дорог обычного типа и 3,25 м для автомагистралей. На сложных участках с гористым рельефом, а также на участках, проходящих через плотно застроенные районы, **с такими сооружениями, как эстакады, виадуки, мосты и туннели**, и на участках, оборудованных полосами разгона и замедления, ширина обочины может быть уменьшена.

Приложение II

РЕЗЮМЕ ДОКЛАДА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА СТРАХОВЫХ БЮРО СИСТЕМЫ "ЗЕЛЕНАЯ КАРТА"

Сороковая Генеральная ассамблея Совета страховых бюро (ССБ) состоялась 1-2 июня 2006 года в Софии. В 2006 году были рассмотрены следующие основные вопросы:

1. Для изучения вопроса о надежности системы "Зеленой карты" была учреждена рабочая группа ССБ. Проблема поддельных "Зеленых карт" особенно актуальна в некоторых восточно-европейских странах. Группа предложила, что следует по-прежнему использовать "Зеленую карту" единого формата, однако Бюро следует разрешить вводить такие элементы безопасности, как голограммы.
2. Для ограничения возможностей для неправомерного использования трансграничного страхования Генеральная ассамблея 2006 года постановила, что "Зеленые карты" для трансграничного страхования могут выдаваться на территории ЕЭЗ и Швейцарии для транспортных средств, зарегистрированных за пределами ЕЭЗ, но не могут выдаваться за пределами территории ЕЭЗ.
3. Совет учредил небольшую рабочую группу для изучения вопроса о финансовой прочности и стабильности системы "Зеленая карта" и входящих в нее 44 страховых рынков и бюро перед угрозой потенциально значительного или просто катастрофического количества претензий.
4. Совет страховых бюро выделил проблему управления транспортными средствами без страхового полиса как одну из наиболее актуальных, особенно в Восточной Европе. Одна из трудностей заключается в наличии широкого диапазона методов, используемых отдельными странами для расчета национальной доли незастрахованных транспортных средств.
5. ЕЭК ООН предложила Совету страховых бюро принимать участие в совещаниях Рабочей группы по безопасности дорожного движения (WP.1) в качестве наблюдателя. ССБ рассмотрит возможности участия в мероприятиях по безопасности дорожного движения, организуемых ЕЭК ООН.
6. Ожидается, что Болгария и Румыния подпишут многостороннее соглашение, прежде чем они присоединятся к ЕС, однако в этой связи могут возникнуть задержки, поскольку

для сокращения доли управления транспортными средствами без страхового полиса в обеих странах до приемлемых уровней может потребоваться определенное время.

7. Генеральная ассамблея подтвердила решение Управляющего комитета продолжать отслеживать действия бюро, ответственного за территорию Сербии и Черногории.

8. Российский союз автостраховщиков (РСА) ведет переговоры с Советом страховых бюро с 2002 года. РСА уже получает финансовую поддержку со стороны Европейского союза для создания технической основы для инфраструктуры системы "Зеленая карта", и эту работу планируется завершить в конце 2006 года.

9. 1 июля 2006 года секретариат Совета страховых бюро перебазировался из Лондона в Брюссель. Новые офисы секретариата расположены на авеню Луиз, находящейся в одном из центральных районов с хорошо развитой инфраструктурой.

Приложение III

ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ), КАСАЮЩИЙСЯ ЭЛЕКТРОННОЙ НАКЛАДНОЙ

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ЯВЛЯЯСЬ СТОРОНАМИ Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года,

СТРЕМЯСЬ дополнить указанную Конвенцию в целях упрощения факультативного порядка составления накладной с помощью методов, используемых для электронной регистрации и обработки данных,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Протокола

под "Конвенцией" подразумевается Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);

под "электронным сообщением" подразумевается информация, подготовленная, отправленная, полученная или хранящая с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования;

под "электронной накладной" подразумевается накладная, содержащая сведения, источником которых являются одно или более сообщений, которые были переданы перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция, с помощью электронной связи, включая сведения, логически ассоциируемые с электронным сообщением, в качестве приложений или в результате увязки иным образом с электронным сообщением одновременно с его передачей или после его передачи, с тем чтобы сделать его частью электронной накладной;

под "электронной подписью" подразумеваются данные в электронном формате, которые прилагаются к другим электронным данным или логически ассоциируются с ними и служат в качестве метода установления аутентичности.

Статья 2

Область применения и юридическая сила электронной накладной

1. С учетом положений настоящего Протокола, накладная, предусмотренная в Конвенции, а также любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с выполнением договора перевозки, к которому применяется Конвенция, могут оформляться с помощью электронных средств связи.
2. Электронная накладная, соответствующая положениям настоящего Протокола, считается равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная.

Статья 3

Установление аутентичности электронной накладной

1. Аутентичность электронной накладной устанавливается сторонами договора перевозки с помощью надежного метода электронной подписи, обеспечивающего ее связь с электронной накладной. Метод электронной подписи считается надежным, если не доказано иное, когда электронная подпись:
 - a) уникальным образом связана с сигнатарием;
 - b) обладает способностью идентификации сигнатария;
 - c) создается на основе средств, находящихся под единоличным контролем сигнатария; и
 - d) связана с данными, к которым она относится, таким образом, чтобы любое последующее изменение данных было неизбежно обнаружено.

2. Аутентичность электронной накладной может также устанавливаться с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством страны, в которой выдается электронная накладная.
3. Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой управомоченной стороны.

Статья 4

Условия для создания электронной накладной

1. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в Конвенции.
2. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.
3. В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены. Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.

Статья 5

Применение электронной накладной

1. Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются о процедурах и их применении в целях обеспечения соблюдения положений настоящего Протокола и Конвенции, в частности в отношении:
 - a) метода выдачи и передачи накладной управомоченной стороне;
 - b) подтверждения сохранения целостности электронной накладной;

- c) способа, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
 - d) порядка направления подтверждения факта сдачи груза получателю.
 - e) процедур дополнения или изменения электронной накладной; и
 - f) процедур замены электронной накладной накладной, выданной с помощью других средств.
2. Процедуры, указанные в пункте 1, должны быть упомянуты в электронной накладной и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 6

Документы, дополняющие электронную накладную

1. В любом случае перевозчик предоставляет грузоотправителю, по его просьбе, квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к накладной, предусмотренной настоящим Протоколом.
2. Документы, предусмотренные в подпункте g) пункта 2 статьи 6 и в статье 11 Конвенции, могут быть предоставлены грузоотправителем перевозчику в форме электронного сообщения, если эти документы существуют в такой форме, если стороны договорились о процедурах, позволяющих им установить связь между этими документами и накладной, предусмотренной в настоящем Протоколе, таким образом, чтобы была обеспечена их целостность.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 7

Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящий Протокол открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с

консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящий Протокол открыт для присоединения к нему любого из упомянутых в пункте 1 настоящей статьи государств, которые являются Договаривающимися сторонами Конвенции.

3. Государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Договаривающимися сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему после его вступления в силу.

4. Протокол открыт для подписания в Женеве с ... по ... включительно. После этой даты он будет открыт для присоединения.

5. Настоящий Протокол подлежит ратификации после того, как заинтересованное государство ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней.

6. Ратификация Протокола или присоединение к нему производится путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

7. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу для всех Договаривающихся сторон или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу этой поправки для всех Договаривающихся сторон, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 8

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девятый день после того, как пять из государств, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 7 настоящего Протокола, сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.

2. Для любого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединится к нему после того, как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу на девятый

день со дня сдачи этим государством ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 9

Денонсация

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящий Протокол путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.
3. Любая Договаривающаяся сторона, которая перестает быть Стороной Конвенции, одновременно перестает быть Стороной настоящего Протокола.

Статья 10

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Протокола число Договаривающихся сторон окажется вследствие денонсации менее пяти, то настоящий Протокол теряет силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций. Он также теряет силу с того дня, с которого теряет силу Конвенция.

Статья 11

Заявление, касающееся применения в отношении территорий

1. Любое государство может при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении или в любой момент впоследствии заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что настоящий Протокол распространяется на всю или часть территории, за внешние сношения которых оно является ответственным и в отношении которых оно сделало заявление в соответствии со статьей 46 Конвенции. Настоящий Протокол начинает применяться на территории или на территориях, указанных в нотификации, на девяностый день после получения Генеральным секретарем упомянутой нотификации или, если в тот день Протокол еще не вступит в силу, - со дня его вступления в силу.

2. Любое государство, сделавшее в соответствии с предыдущим пунктом заявление о распространении настоящего Протокола на территорию, за внешние сношения которой оно является ответственным, может денонсировать Протокол в отношении данной территории в соответствии с вышеупомянутой статьей 9.

Статья 12

Спор

Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Протокола, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть передан по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон для разрешения Международному суду.

Статья 13

Оговорки

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что она не считает себя связанной статьей 12 настоящего Протокола. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 8 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть отозвано путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

3. Никакие другие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются.

Статья 14

Созыв дипломатической конференции

1. После трехлетнего действия настоящего Протокола любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра

настоящего Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такого совещания.

2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1 и 2 статьи 7, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 3 статьи 7 настоящего Протокола.

Статья 15

Нотификации государств

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 13, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пунктах 1 и 2 статьи 7 настоящего Протокола, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 3 статьи 7:

- a) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 7;
- b) о дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 8;
- c) о денонсации в силу статьи 9;
- d) об утрате настоящим Протоколом силы в соответствии со статьей 10;
- e) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии со статьей 11;
- f) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 13.

Статья 16

Депозитарий

После подлинник настоящего Протокола сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии каждому из государств, указанных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 7 настоящего Протокола.

СОВЕРШЕНО в Женеве в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на это уполномоченные, подписали настоящий Протокол от имени:
