



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/SC.1/365  
3 December 1999

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

---

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО ТРЕТЬЕЙ СЕССИИ**  
(19-21 октября 1999 года)

**УЧАСТНИКИ**

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою девяносто третью сессию в Женеве 19-21 октября 1999 года под председательством г-на Ю. Алалусуа (Финляндия). В ее работе приняли участие представители следующих государств – членов ЕЭК: Венгрии, Германии, Италии, Латвии, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Румынии, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. В работе сессии участвовали представители Европейской комиссии (ЕК). В ее работе приняли участие также представители следующих неправительственных организаций: Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) и Международного института унификации частного права (ЮНИДРУА). Были представлены следующие неправительственные организации: Совет страховых бюро системы зеленой карты, Международная автомобильная федерация и Международный туристский альянс (ФИА и МТА), Международный союз автомобильного транспорта

(МСАТ), Международная федерация транспортников (МФТ) и Международная организация "Трансфригорут".

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

Документация: TRANS/SC.1/364

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом.

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

a) Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документация: ECE/TRANS/128 и Add.1; TRANS/WP.6/AC.2/12/Add.1

3. Рабочая группа заслушала информацию о результатах работы шестьдесят первой сессии Комитета по внутреннему транспорту (8-11 февраля 1999 года), которые связаны с автомобильным транспортом.

4. В частности, внимание Рабочей группы было обращено на резолюцию № 247 об обследовании дорожного движения на дорогах категории E и подготовке перечня, в которой к правительствам была обращена просьба проинформировать Исполнительного секретаря ЕЭК до 31 декабря 1999 года о том, согласны ли они применять положения этой резолюции.

5. Рабочая группа также заслушала информацию о документе TRANS/WP.6/AC.2/12/Add.1, содержащем вопросник, который должен быть заполнен в ходе проведения совместного обследования и подготовки перечня в 2000 году.

b) Международные организации

6. Представитель Международной федерации транспортников (МФТ) заявил, что цель этой организации по-прежнему заключается в регулировании продолжительности рабочего времени профессиональных водителей, а не продолжительности управления транспортными средствами. С этой целью МФТ обеспечила координацию деятельности по проведению международного дня действий 5 октября 1999 года, в которой приняли

участие профсоюзы 55 стран. После этого - 6 октября 1999 года - состоялась встреча с Президентом Транспортного совета Европейского союза, и МФТ надеется, что Совет примет положительное решение по предложению в отношении директивы о продолжительности рабочего времени транспортных рабочих, участвующих в перевозках, на своем совещании в декабре 1999 года.

7. Рабочая группа МФТ по конструкции автобусов посетила заводы-изготовители городских и международных автобусов в Японии в марте 1999 года и с удовлетворением отметила ту работу, которую они проводят для укрепления конструкции транспортных средств с целью защиты водителей в случае лобового столкновения.

8. МФТ сообщила, что она готовит публикации по телематике на автомобильном транспорте и по своим рекомендациям, касающимся улучшения проектирования и конструкции городских и междугородных автобусов.

9. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) сообщил, что его организация в последнее время проводила деятельность по следующим основным направлениям:

- исследование МСАТ в области грузовых автомобильных перевозок Восток-Запад;
- манифест МСАТ "Европе нужен автомобильный транспорт";
- позиция МСАТ по вопросу о расширении ЕС;
- устойчивое развитие – разработка справочника МСАТ по наилучшей имеющейся практике;
- борьба с искусственными барьерами: границы, проблемы фискального характера, дискриминация, запреты и блокады, незаконная иммиграция;
- распространение положительной информации об отрасли автомобильного транспорта (например, кампания в рамках Си-эн-эн);
- согласование стандартов в области профессиональной подготовки на автомобильном транспорте и проведение экзаменов – Академия МСАТ;
- управление системой МДП;

- публикации, например второе издание Справочника о зонах стоянки грузовых автомобилей в Европе (в сотрудничестве с ЕКМТ), которое будет подготовлено к концу 1999 года; и
- Всемирный конгресс МСАТ "Мобильность населения и грузов – 2000 год и далее", который состоится 17-21 мая 2000 года в Брюсселе.

10. Представитель Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) проинформировала Рабочую группу о недавней деятельности ее организации. Основная деятельность Рабочей группы по автомобильному транспорту ЕКМТ направлена на обеспечение управления многосторонней системой квот на международные грузовые автомобильные перевозки и развитие этой системы. Однако в прошлом году группа сосредоточила основное внимание на социальных аспектах автомобильного транспорта. В ходе своих совещаний, состоявшихся в 1999 году, и параллельно с мероприятиями, проводившимися в рамках Европейского союза, группа сумела определить принципы социальной гармонизации, которые были бы приемлемы для всех страна – членов ЕКМТ. На совещании Совета министров, состоявшемся в мае 1999 года в Варшаве, было решено увязывать в будущем аспекты развития многосторонней системы квот ЕКМТ с результатами, достигнутыми в социальной сфере. Министры также приняли некоторые доклады и резолюцию о сокращении задержек при пересечении границ в рамках автомобильных, железнодорожных и комбинированных перевозок. В настоящее время группа по автомобильному транспорту ЕКМТ осуществляет пересмотр своей сводной резолюции о международных грузовых автомобильных перевозках (принятой министрами в 1994 году) с целью приведения ее в соответствие с нынешним составом ЕКМТ и последними директивами, принятыми Европейским союзом.

## **ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

### Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

- i) Статус предыдущих поправок к СМА

Документация: TRANS/SC.1/1999/3; TRANS/SC.1/363

11. Рабочая группа ознакомилась со сводным текстом СМА, подготовленным секретариатом и содержащимся в документе TRANS/SC.1/1999/3.

12. Рабочая группа заслушала информацию о том, что, как отметил Комитет по внутреннему транспорту на своей шестьдесят первой сессии, в ходе работы по расширению сети СМА в 1998 году был достигнут существенный прогресс. Опираясь на результаты трех подготовительных совещаний, Рабочая группа по автомобильному транспорту на девяносто второй сессии смогла принять ряд предложений по поправкам к приложению I к СМА, многие из которых касаются закавказских и среднеазиатских государств – членов ЕЭК (TRANS/SC.1/363, пункты 10-18, и приложение I). Эти предложения по поправкам, принятые SC.1, были препровождены Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для юридического уведомления компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон (см. уведомление депозитария C.N.380.1999.TREATIES-1 от 2 июня 1999 года).

13. Делегат от Турции проинформировал Рабочую группу о том, что ссылка в документе TRANS/SC.1/363 и в уведомлении депозитария на исключение участка дороги от Трабзона до Поти по маршруту E 97 относится только к E 97 и что участок от Трабзона до Поти является частью удлинения дороги E 70. Рабочая группа поручила секретариату внести надлежащие поправки в соответствующую документацию.

14. Делегат от Украины проинформировал Рабочую группу о том, что написание названий некоторых украинских городов в текстах на английском и русском языках в указанном документе является неправильным, и просил секретариат внести соответствующие исправления. Он также зарезервировал за своим правительством право в будущем информировать секретариат о написании названий украинских городов на украинском языке для их включения в приложение I к СМА.

15. Рабочая группа поручила секретариату подготовить новую официальную карту сети дорог категории E после вступления в силу вышеупомянутых поправок.

ii) Итоги работы семнадцатого Специального совещания по выполнению СМА

Документация: TRANS/SC.1/AC.5/34

16. Председатель семнадцатой сессии Специального совещания по выполнению СМА (28-29 июня 1999 года) г-н М. Ролла (Польша) проинформировал Рабочую группу об итогах работы этой сессии, в том числе об утверждении предложений по поправкам, представленных, Российской Федерацией, Румынией и Францией.

17. Рабочая группа рассмотрела итоги работы Специального совещания и утвердила предложения, содержащиеся в приложении 1 к документу TRANS/SC.1/AC.5/34, отметив при этом, что указанная в новых предложениях Российской Федерации нумерация основных дорог по направлению Север-Юг отличается от нумерации, которая в настоящее время используется Договаривающимися сторонами.

18. С учетом имевших место за последнее время серьезных дорожно-транспортных происшествий в туннелях под Монбланом и Тауэрн Специальное совещание также обсудило проблему безопасности в туннелях. В этой связи Специальное совещание решило просить Рабочую группу по автомобильному транспорту оказать содействие в создании многопрофильной группы экспертов для разработки соответствующих предложений по поправкам к СМА и другим правовым документам, касающимся безопасности дорожного движения и прочих аспектов (TRANS/SC.1/AC.5/34, пункты 17-23).

19. Рабочая группа утвердила предложение Специального совещания и учредила небольшую группу (Италия, Румыния, Франция) для подготовки в ходе сессии рекомендации для КВТ относительно создания такой группы экспертов. Впоследствии Рабочая группа приняла предложение этой небольшой группы, изложенное в приложении 4 к настоящему докладу, и просила обратить на него внимание участников шестьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту.

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

20. Рабочая группа заслушала информацию о том, что правительство Боснии и Герцеговины проинформировало секретариат о том, что в маршруте дороги E 73, приведенном в приложении I к СМА, не указан город Сараево, хотя он указан на карте сети дорог категории E.

21. Рабочая группа также заслушала информацию о том, что секретариат не получил никаких новых предложений о внесении поправок в СМА.

## **ПРОЕКТ ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ СЕВЕР-ЮГ (ТЕА)**

Документация: TRANS/SC.1/1999/7

22. Рабочая группа заслушала информацию об итогах работы по проекту ТЕА. Рабочая группа заявила о своей неизменной поддержке проекта ТЕА и той работы, которая

проводится в его рамках. В связи с докладом руководителя проекта Рабочая группа высказала мнение о том, что в нем следует больше внимания уделять нынешним и предполагаемым в будущем результатам работы, в том числе по расширению сети ТЕА, а не справочной информации о проекте.

23. Рабочая группа поручила секретариату и впредь представлять ей обновленную информацию о соответствующей деятельности и о результатах работы по проекту ТЕА.

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

### **а) Применение ЕСТР**

#### **Рассмотрение доклада Специального совещания по пересмотру ЕСТР**

Документация: TRANS/SC.1/AC.6/2; TRANS/SC.1/1999/4; TRANS/SC.1/1999/5

24. Рабочая группа приняла к сведению сводный текст ЕСТР, подготовленный секретариатом (TRANS/SC.1/1999/4), и документ TRANS/SC.1/1999/5 на английском, русском и французском языках, в котором содержится постановление № 2135/98 Совета (ЕК) от 24 сентября 1998 года, предусматривающее внедрение в Европейском союзе цифрового тахографа и водительской карточки.

25. На своей девяносто второй сессии Рабочая группа решила обратиться к Комитету по внутреннему транспорту с просьбой утвердить решение о созыве Специальной рабочей группы по пересмотру Европейского соглашения, касающегося работы экипажей и транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).

26. Комитет утвердил решение о созыве Специальной рабочей группы со следующим мандатом: i) обеспечить, чтобы текст ЕСТР, в котором говорится о проверке регистрационных листов водителей, соответствовал тексту аналогичного акта ЕС (TRANS/SC.1/363, приложение 2); и ii) предложить проект поправок с целью включения в ЕСТР в соответствии с постановлением № 3821, в которое Совет Европейского союза внес поправки, положений о цифровом тахографе и определить необходимые переходные периоды для их применения (ECE/TRANS/128, пункт 50).

27. Специальная рабочая группа провела свое совещание 8 и 9 марта 1999 года в Женеве. Председатель этой группы г-жа М.-Н. Пуарье (Франция) изложила решения

Специальной группы, которые приводятся в документе TRANS/SC.1/AC.6/2. Специальная рабочая группа предложила пересмотренный текст статьи 12 о мерах по обеспечению применения Соглашения (приложение I), пересмотренные варианты статей 10, 13 и 22 (приложение II) и соответствующего приложения ЕСТР (приложение III) о внедрении нового цифрового тахографа, новые положения о процедуре внесения поправок (приложение IV) и дополнительные отличительные номера, присвоенные новым Договаривающимся сторонам (приложение V).

28. Что касается статьи 12 о мерах по обеспечению применения Соглашения, то предлагаемый пересмотренный текст был принят Рабочей группой.

29. Представитель Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу о ходе работы в Европейской комиссии по завершению разработки приложения 1В к постановлению (ЕЕС) № 3821/85, в котором определяются технические спецификации нового цифрового тахографа и водительской карточки. Этот документ, работа над которым, как ожидается, будет завершена весной следующего года, вероятно, будет опубликован осенью 2000 года и вступит в силу через два года после опубликования. Этот документ носит сугубо технический характер и содержит около 250 страниц. По его мнению, в пересмотренном ЕСТР следует сделать ссылку на это приложение, но не воспроизводить его. Он также подчеркнул, что использование цифрового тахографа будет обязательным только для новых транспортных средств, участвующих в международных перевозках (см. также альтернативный текст, предложенный делегатом от Франции и приведенный в приложении 5 к настоящему докладу).

30. Рабочая группа сочла, что секретариат должен всесторонне проанализировать юридический вопрос о включении ссылки на постановление ЕС в Конвенцию ЕЭК ООН.

31. Рабочая группа в принципе одобрила пересмотренные варианты положений ЕСТР, предложенные Специальной рабочей группой в документе TRANS/SC.1/AC.6/2, а также предлагаемый пятилетний переходный период. По-прежнему необходимо определить исходную дату внесения предлагаемых поправок, от которой будет исчисляться переходный период.

32. Рабочая группа поручила секретариату подготовить в сотрудничестве с представителем Европейской комиссии и делегатом от Франции новый исправленный вариант соответствующих приложений, приведенных в документе TRANS/SC.1/AC.6/2, обеспечив при этом, чтобы все новые положения были выделены жирным шрифтом.

33. Рабочая группа также поручила секретариату проверить, имелись ли в практике использования других документов ЕЭК прецеденты, когда число стран, возражающих против предлагаемой поправки, увеличивалось с одного до трех (как предлагается в приложении IV к документу TRANS/SC.1/AC.6/2), например в Соглашении о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СТС).
34. Секретариату было также поручено направить Договаривающимся сторонам ЕСТР, не являющимся членами ЕС, которые не были представлены на сессии, письмо, с тем чтобы проинформировать их о деятельности Специальной рабочей группы и Рабочей группы по этому вопросу и об одобрении в принципе Рабочей группой предложений по поправкам, содержащихся в документе TRANS/SC.1/AC.6/2. Особое внимание в этом сообщении следует уделить, в частности, предлагаемому пятилетнему переходному периоду, а также административным последствиям запланированного внедрения цифрового тахографа и водительской карточки. Секретариату следует указать, что предельный срок для направления ответов на это письмо - конец января 2000 года.
35. Рабочая группа приняла к сведению, что некоторые поправки, указанные в постановлении (ЕЕС) № 3821/85, еще не были включены в ЕСТР. В этой связи делегат от Франции предложила представить в сотрудничестве с Европейской комиссией предложение по поправке на следующей сессии Рабочей группы.
36. Рабочая группа заслушала информацию о том, что правительство Хорватии направило в секретариат письмо, в котором оно просило сообщить ей адреса компетентных органов, занимающихся вопросами, связанными с ЕСТР, в государствах, являющихся Договаривающимися сторонами. В этой связи Рабочая группа решила, что секретариату следует запросить у Договаривающихся сторон соответствующие адреса и внести также к следующей сессии Рабочей группы предложение о поправках к статье 4 Соглашения, включив в нее обращенную к правительствам просьбу проинформировать секретариат о соответствующих адресах.
37. Рабочая группа решила, что следует проинформировать Комитет по внутреннему транспорту об этих предложениях по поправкам, содержащихся в документе TRANS/SC.1/AC.6/2.

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

Документация: TRANS/SC.1/1998/6; TRANS/SC.1/1999/2

38. Рабочая группа была проинформирована о том, что 25-26 марта 1999 года в Женеве состоялась сессия Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 под председательством г-на М.К. Урлана (Румыния). Эта Группа, в состав которой входят делегаты от Российской Федерации, Румынии и Швейцарии, а также представители Европейской комиссии и МСАТ, приняла решение по новому проекту текста, содержащемуся в документе TRANS/SC.1/1992/2, который включает дополнительные замечания и предложения, представленные Всемирной торговой организацией, Европейской комиссией и Советом страховых бюро системы зеленой карты.

39. Рабочая группа обсудила новый пересмотренный вариант СР.4 и поблагодарила Специальную рабочую группу за проделанную ею работу. Признав, что СР.4 имеет рекомендательный характер и, следовательно, не является юридически обязательным документом, она решила, что пока не в состоянии передать данный проект на утверждение Комитету по внутреннему транспорту, поскольку многие правительства не имели возможности подробно ознакомиться с этим текстом.

40. Рабочая группа сочла, что требуется более тесное сотрудничество с другими организациями, занимающимися разработкой правовых документов по облегчению автомобильных перевозок, например, с ЕКМТ и Европейской комиссией, для недопущения дублирования такой деятельности и обеспечения согласованных результатов. Кроме того, Рабочая группа сочла, что правительствам всех государств-членов следует предоставить возможность прокомментировать подготовленный проект. В этой связи также отмечалось, что многие вопросы, затронутые в СР.4, относятся к компетенции различных национальных учреждений, как, например, таможенных органов, полиции и т.д., а это означает, что процесс сбора замечаний будет длительным.

41. Представитель ЕКМТ проинформировала Рабочую группу о том, что группа по автомобильному транспорту ЕКМТ разрабатывает пересмотренный вариант резолюции ЕКМТ 1994 года о международных грузовых автомобильных перевозках и что окончательный текст этого проекта будет представлен на следующем совещании Совета министров в Праге в мае 2000 года. Разница между резолюциями ЕЭК и ЕКМТ состоит в том, что резолюция ЕКМТ касается лишь грузовых перевозок, а СР.4 охватывает все аспекты международных автомобильных перевозок. Представитель ЕКМТ изложила

подробную информацию о некоторых оговорках в отношении отдельных элементов резолюции ЕКМТ, которые уже были сделаны правительствами. Для более эффективной координации этой деятельности в будущем она предложила секретариату принять участие в соответствующих совещаниях ЕКМТ по этому вопросу.

42. В заключение Рабочая группа поручила секретариату вновь разослать данный проект правительствам всех государств – членов ЕЭК и обратиться к ним с просьбой представить свои замечания к концу февраля 2000 года. Секретариату было поручено подготовить документ к девяносто четвертой сессии SC.1, которая состоится в ноябре 2000 года, на основе полученных ответов.

с) 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/WP.30/AC.3/6; TRANS/SC.1/1999/6-TRANS/WP.30/1999/12; неофициальный документ, переданный МСАТ и Международной организацией "Трансфригорут"

43. На своей шестьдесят первой сессии Комитет по внутреннему транспорту принял к сведению итоги работы Совместной сессии по проблемам пересечения границ, организованной SC.1 и Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) (ECE/TRANS/128, пункт 52), и предложил Административному комитету Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах рассмотреть вопрос о подготовке нового приложения к Конвенции, касающегося облегчения процедур пересечения границ, с учетом, в частности, работы, проводящейся в рамках ЕКМТ.

44. Административный комитет на основе предложений, подготовленных Рабочей группой по перевозкам опасных грузов (WP.11) и МСАТ в соответствии с вышеизложенным мандатом, рассмотрел новые приложения к Конвенции, в которых содержатся положения, касающиеся, с одной стороны, облегчения процедур пересечения границ транспортными средствами-рефрижераторами (приложение 2 к документу ECE/TRANS /128) и, с другой стороны, выдачи виз профессиональным водителям, обмена информацией о процедурах пересечения границ, подготовки и принятия свидетельств о весе и осмотре транспортного средства, минимальных требований в отношении пунктов пересечения границ и регулярных докладов о состоянии сооружений в местах пересечения границ.

45. Административный комитет предложил WP.30 подробно изучить эти предложения, дополнить их необходимыми техническими и административными положениями, предусматривающими эффективную реализацию этих предложений в рамках Конвенции, и представить реальные и комплексные предложения по поправкам на следующей сессии Административного комитета, которая состоится в октябре 2000 года.

46. Рабочая группа рассмотрела доклад Административного комитета (TRANS/WP.30/AC.3/6), а также проект предложения, подготовленный МСАТ (TRANS/SC.1/1999/6-TRANS/WP.30/1999/12). Она также рассмотрела новое предложение, содержащееся в неофициальном документе МСАТ и Международной организации "Трансфригорут", которое включает объединенный вариант предложений, внесенных обеими организациями в рамках единого документа.

47. Рабочая группа рассмотрела различные элементы данного предложения и поддержала инициативу WP.30 (впоследствии приняту WP.30) о созыве совещания неофициальной редакционной группы в составе экспертов как от WP.30, так и от SC.1 для подготовки окончательного текста нового приложения к Конвенции о согласовании. О своей готовности добровольно принять участие в работе этой группы заявили следующие делегации SC.1: от Германии, Румынии, Франции, Швейцарии, МСАТ и Международной организации "Трансфригорут".

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

Документация: TRANS/SC.1/269; TRANS/SC.1/275 и Add.1; TRANS/SC.1/1997/7

48. На своей девяносто второй сессии Рабочая группа поручила секретариату вновь разослать письмо с просьбой о подготовке правительствами соответствующих документов с изложением их мнений о возможном пересмотре КАПП (TRANS/SC.1/363, пункты 36-37). Это сообщение было распространено 18 марта 1999 года. Никаких ответов получено не было.

49. Представитель ЮНИДРУА отметил, что его учреждение выражает обеспокоенность в связи с незначительным числом Договаривающихся сторон КАПП и с отсутствием прогресса в области ее пересмотра. Представитель МСАТ заявил, что КАПП имеет большое значение, поскольку она является единственной конвенцией, регулирующей аспекты договора международной автомобильной перевозки пассажиров. Затем он

разъяснил, что в первоначальном варианте Конвенции размеры компенсации исчисляются в золотых франках (в протоколе вместо золотых франков указаны СПЗ, однако этот протокол не вступил в силу) и что за время, прошедшее после разработки этой Конвенции, цена золотого франка возросла примерно в шесть раз; поэтому в настоящее время размеры компенсации могут быть приемлемыми для большего числа правительств.

50. Делегат от Франции проинформировала Рабочую группу о том, что перевозчики ее страны хотели бы, чтобы Франция присоединилась к КАПП, и отметила, что к следующей сессии Рабочей группы следует подготовить документ, содержащий справочную информацию о КАПП, с указанием положений, которые необходимо пересмотреть.

51. С учетом вышеизложенного предложения Рабочая группа поручила секретариату подготовить такой документ к своей следующей сессии в сотрудничестве с МСАТ и рассмотрела возможность учреждения специальной рабочей группы по пересмотру КАПП, совещание которой состоится в 2001 году.

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

і) Международная система страхования автотранспортных средств (зеленая карта)

Документация: TRANS/SC.1/1999/8; TRANS/SC.1/1999/9

52. Представитель Совета страховых бюро системы зеленой карты проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в системе зеленой карты, изложенных в докладе Президента этого Совета. Резюме этого доклада приводится в приложении 3 к настоящему докладу. Он также отметил, что, по поступающим сообщениям, страховое бюро Югославии не отвечает на запросы других бюро в отношении урегулирования претензий по дорожно-транспортным происшествиям с участием транспортных средств Косово. Поскольку за все зеленые карты, выданные на территории Югославии, включая Косово, несет ответственность страховое бюро Югославии, другие бюро не могут выдавать зеленые карты в отношении транспортных средств Косово. Поэтому на своем совещании, состоявшемся 5 октября 1999 года, Руководящий комитет Совета страховых бюро вынес рекомендацию о том, что до урегулирования ситуации в Косово для транспортных средств Косово, въезжающих на территорию, относящуюся к компетенции других страховых бюро, должна действовать только пограничная страховка. Что касается иностранных транспортных средств, въезжающих на территорию Косово, то было

рекомендовано использовать пограничную страховку, действительную для этой территории.

53. Рабочая группа приняла к сведению пересмотренный перечень соглашений, заключенных между страховыми бюро, в котором отражена последняя информация о членах системы зеленой карты и о предложениях по изменению ее формата.

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

Документация: Неофициальный документ № 1 (график присоединения к правовым документам ЕЭК ООН в области транспорта)

54. Секретариат проинформировал Рабочую группу о присоединении соответствующих стран к правовым документам, относящимся к сфере ее компетенции. Документы о присоединении к ЕСТР были получены от Финляндии 16 февраля 1999 года (вступление в силу – 15 августа 1999 года) и от Узбекистана 22 октября 1998 года (вступление в силу – 20 апреля 1999 года); к КДПГ – от Исламской Республики Иран 17 сентября 1998 года (вступление в силу – 16 декабря 1998 года) и от Грузии 4 августа 1999 года (вступление в силу - 2 ноября 1999 года) и к Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международных перевозок – от Узбекистана 22 октября 1998 года (вступление в силу – 20 января 1999 года).

55. В связи с неофициальным документом № 1 Рабочая группа была проинформирована о том, что КВТ принял решение ежегодно не распространять всеобъемлющий документ о правовых документах ЕЭК ООН, касающихся автомобильного транспорта. Некоторые делегации заявили, что формат этого всеобъемлющего документа является более удобным, чем новый формат, представленный в неофициальном документе № 1. Рабочая группа приняла к сведению то обстоятельство, что данный вопрос будет обсужден на совещании бюро КВТ.

56. Рабочая группа была проинформирована о том, что подробную обновленную информацию по правовым документам можно получить на адресной странице Организации Объединенных Наций в системе Интернет [www.un.org/databases/treaties](http://www.un.org/databases/treaties).

iii) Рассмотрение возможности разработки протокола к КДПГ

Документация: E/ECE/253-E/ECE/TRANS/489; TRANS/SC.1/R.276

57. На своей девяносто второй сессии Рабочая группа рекомендовала вместо пересмотра Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) разработать протокол по вопросу о включении электронного обмена данными (ЭОД) в эту Конвенцию. Рабочая группа решила, что разработка протокола к КДПГ, включающего положения об ЭОД, представляет сложную проблему, для решения которой потребуются проведение дополнительного анализа экспертами по ЭОД, транспорту и частному праву, и поручила секретариату запросить у ЮНИДРУА – неправительственной правовой организации, базирующейся в Риме, - мнение по этому вопросу.

58. Секретариат связался с ЮНИДРУА, который ответил, что и секретариат и Совет управляющих ЮНИДРУА будут рады сотрудничать с ЕЭК ООН по этому вопросу. Таким образом, профессор Жак Путцейс из ЮНИДРУА, принимающий участие в работе сессии по приглашению секретариата, представил Рабочей группе информацию о возможностях усовершенствования КДПГ, например посредством разработки протокола к КДПГ, и о связанных с этим трудностях. Он также сообщил Рабочей группе о своей готовности проинформировать по данному вопросу участников совещания Совета управляющих ЮНИДРУА, которое состоится в мае 2000 года в Лиссабоне.

59. Рабочая группа решила, что работу по включению в КДПГ протокола, касающегося ЭОД, следует продолжить. Она просила профессора Путцейса предпринять предложенные им шаги и поручила секретариату подготовить информацию о достигнутых результатах к следующей сессии SC.1 в 2000 году.

60. В связи с КДПГ Рабочая группа также была проинформирована о том, что заместитель министра транспорта Грузии недавно вступил в контакт с секретариатом по вопросу о формуляре КДПГ. Формуляры КДПГ печатаются в Грузии частной компанией, эмблема которой приведена на формуляре. Грузия задала вопрос о том, так ли это должно быть. МСАД проинформировал Рабочую группу о том, что формуляры КДПГ обычно печатаются частными компаниями и что МСАД может представить дальнейшую информацию по данному вопросу.

iv) Проблемы фискального характера в области автомобильных перевозок

Документация: TRANS/SC.1/1998/9

61. Рабочая группа приняла к сведению документ TRANS/SC.1/1999/9 и решила рассмотреть вопрос о фискальных мерах на своей следующей сессии. В этой связи она поручила секретариату предоставить информацию о других исследованиях в данной области, например о недавнем швейцарском исследовании и исследовании 13 стран в рамках PHARE по вопросу автодорожных транспортных сборов.

**ПОСЛЕДУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ  
КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТРАНСПОРТУ  
И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ**

Документация: E/RTCE/CONF.3/FINAL; JMTE/1999/6

62. Представитель секретариата проинформировал Рабочую группу о том, что второе Совместное совещание по транспорту и окружающей среде состоялось 6 июля 1999 года. Совместное совещание поручило секретариату организовать совещание представителей национальных координационных центров, ведущих стран и других экспертов для:

a) определения ключевых приоритетов в Программе совместных действий (ECE/RTCE/CONF.3/FINAL); b) составления периодически возобновляемого плана работы; c) обеспечения руководства в области осуществления Программы совместных действий и эффективной координации на основе практического опыта, накопленного различными странами; d) подготовки среднесрочного обзора 2002 года и, возможно, заседания за "круглым столом" в 2000 году. И наконец, Совместное совещание настоятельно призвало государства-члены определить новые ведущие страны по еще не охваченным элементам. С дальнейшей информацией о процессе последующей деятельности в контексте Региональной конференции по транспорту и окружающей среде можно ознакомиться на web-сайте ЕЭК [www.unecsc.org/poja](http://www.unecsc.org/poja).

63. Рабочая группа поручила секретариату представить ей к ее следующей сессии информацию по конкретным вопросам Программы совместных действий, которые могли бы быть рассмотрены SC.1.

## **ПЕРЕСМОТР ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2000-2004 ГОДЫ**

Документация: ECE/TRANS/128/Add.1; TRANS/SC.1/1999/1

64. Рабочая группа рассмотрела проект своей программы работы на 2000-2004 годы и поручила секретариату завершить его разработку в координации с Председателем, включив его в настоящий доклад в качестве приложения 2, с тем чтобы его можно было рассмотреть на шестьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (15-17 февраля 2000 года).

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

65. Рабочая группа была проинформирована о том, что девяносто четвертая сессия SC.1 была запланирована на 14-16 ноября 2000 года. Предельный срок для представления документов в секретариат - 8 июня 2000 года. Циркулярное письмо с просьбой о передаче материалов для девяносто четвертой сессии будет разослано правительствам в апреле 2000 года.

66. Рабочая группа решила, что в качестве исключения замечания делегата от Франции, которому пришлось уехать до окончания сессии, относительно пересмотра ЕСТР могут быть изложены в приложении 5 к настоящему докладу.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

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

-----

## Приложение 1

### ПРОЕКТ ПОПРАВК К ПРИЛОЖЕНИЮ 1 К СМА

#### Российская Федерация

##### А. Главные дороги

##### 2) Направление Север-Юг

##### а) Основные дороги

**Е 115** - Удлинить от Ростова-на-Дону до Новороссийска

Новый общий маршрут: Е 115 Ярославль - Москва - Воронеж –  
Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск

**Е 117** - Изменить нумерацию дороги категории Е от Минеральных  
Вод до Мегри

Общий маршрут: Е 117 Минеральные Воды - Нальчик - Владикавказ –  
Тбилиси - Ереван - Горис - Мегри

**Е 119** - Изменить нумерацию дороги категории Е от Москвы до  
Астары

Общий маршрут: Е 119 Москва - Тамбов - Поворино - Волгоград - Астрахань -  
Махачкала - Куба - Баку - Алят - Астара

**Е 121** - Изменить нумерацию дороги категории Е от Самары до  
Горгана

Общий маршрут: Е 121 Самара - Уральск - Атырау - Бейнеу - Шетпе -  
Джетыбай - Фетисово - Бекдаш - Туркменбаши - Гызыларбат - иранская граница (Горган)

**E 123** - Изменить нумерацию дороги категории E от Челябинска до Нижнего Пянджа (Афганистан)

Общий маршрут: E 123 Челябинск - Кустанай - Есил - Державинск - Аркалык - Джекказган - Кызыл-Орда - Чимкент - Ташкент - Айни - Душанбе - Нижний Пяндж

**E 125** - Изменить нумерацию дороги категории E от Петропавловска до Торугарта (Китай)

Общий маршрут: E 125 Петропавловск - Кокчетав - Албасар - Акмола - Караганда - Балхаш - Бурылбайтал - Алматы - Бишкек - Нарын-Торугарт

**E 127** - Изменить нумерацию дороги категории E от Омска до Майкапшагай (Китай)

Общий маршрут: E 127 Омск - Павлодар - Семипалатинск - Георгиевка - Майкапшагай

**B.** Ответвления и соединительные дороги

**Дорога E 591** - Исключить

## **Франция**

**A.** Главные дороги

2) Направление Север-Юг

a) Основные дороги

**E 25** - Изменить с целью включения следующих городов на острове Корсика: Бастия, Порто-Веккьо, Бонифачо

Новый общий маршрут: E 25 Хук-ван-Холланд - Роттердам - Гауда - Утрехт - Хертогенбос - Эйндрховен - Маастрихт - Льеж - Бастонь - Арлон - Люксембург - Мец - Сент-Авольд - Страсбур - Мюлуз - Базель - Ольтен - Берн - Лозанна - Женева - Монблан -

TRANS/SC.1/365

page 20

Annex 1

Аоста - Ивреа - Верчелли - Алессандрия - Генуя ... Бастия - Порто-Веккьо - Бонифачо -  
Порто-Торрес - Сассари - Кальяри ... Палермо

## **Румыния**

### **А. Ответвления и соединительные дороги**

**Е 675 -** Новая дорога категории Е

Общий маршрут: Е 675 Констанца – Аджиджа – Негру-Водэ/Кардам  
(румынско-болгарская граница)

Приложение 2**ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2000-2004 ГОДЫ\*****ПОДПРОГРАММА 02.2: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ**02.2.1 Инфраструктура автомобильного транспорта [Очередность: 1]**I. Осуществление Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и внесение в него поправок**

Пояснение: В целях адаптации Европейской сети автомобильных дорог к будущим потребностям и ее расширения за счет территорий центральноазиатских и закавказских государств - членов ЕЭК Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет принимать соответствующие меры по осуществлению Соглашения и внесению необходимых поправок в его положения, касающиеся, в частности, структуры сети и нумерации входящих в нее дорог (приложение I), применяемых технических стандартов (приложение II) и информации для пользователей, а также их безопасности с учетом изменения потоков движения.

Планируемая работа:

- а) Рассмотрение сети дорог категории E и условий, которым она должна соответствовать, и принятие необходимых поправок к приложениям I, [и] II и III к Соглашению (постоянно); Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: рассмотрение и принятие в случае необходимости поправок к приложениям I [и] II и III к СМА.

**Очередность 1**

---

\* Новый текст и элементы программы или элементы, заменяющие прежний текст, принятые Комитетом по внутреннему транспорту на его шестьдесят первой сессии (ECE/TRANS/128/Add.1), выделены жирным шрифтом; элементы программы, которые предлагается исключить, заключены в квадратные скобки.

- b) Рассмотрение Соглашения СМА с учетом новых транспортных потоков восток-запад в целях включения основных международных автодорожных соединений восточноевропейских, среднеазиатских и закавказских государств - членов ЕЭК в дорожную сеть категории Е (постоянно); Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: принятие поправок к приложениям I и II к СМА, включая новые дороги категории Е в Центральной Азии и Закавказье.

**Очередность 1**

- c) Рассмотрение Соглашения СМА в свете других связанных с ЕЭК Организация Объединенных Наций [правовых документов, последующих мероприятий в контексте Региональной конференции Организации Объединенных Наций по транспорту и окружающей среде (РКТО) и соответствующей деятельности] **органов** и других организаций с целью укрепления положений и стандартов СМА, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и потребление энергии (постоянно); Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: пересмотр **положений приложения II к СМА, касающихся безопасности, в том числе безопасности в туннелях**, [с учетом условий безопасности, обеспечения которых требуют другие органы (например, WP.1)]; разработка стратегий последующих мероприятий в контексте РКТО, **в том что касается СМА**.

**Очередность 1**

- d) Составление перечня существующих параметров инфраструктуры сети дорог категории Е для их сопоставления с соответствующими требованиями и рекомендациями, предусмотренными СМА, и анализ этого перечня совместно с обследованием дорожного движения по международным магистралям в Европе с целью рационализации сбора данных (обследование дорожного движения по дорогам категории Е) (один раз в пять лет; следующий раз - в 2000 году); Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: завершение картографического применения перечня за 1994 год и его объединение с обследованием дорожного движения по дорогам категории Е в рамках общей публикации, издаваемой один раз в пять лет под названием "Совместный проект проведения обследования дорожного движения и составления перечня стандартов и параметров международных автомагистралей в

Европе (обследование дорожного движения по дорогам категории E и перечень)" (2000-2002 годы).

## Очередность 2

### II. Проект трансъвропейской магистрали Север-Юг (ТЕА)

Пояснение: Для оказания помощи в строительстве сети ТЕА в качестве неотъемлемой части международной автодорожной инфраструктуры Рабочая группа по автомобильному транспорту продолжит тесное сотрудничество с ТЕА.

#### Планируемая работа:

- a) Обзор **нынешних и предполагаемых** результатов [достигнутых] в рамках **сети** [проекта] ТЕА и рассмотрение возможностей внесения вклада в его будущее развитие (например, комбинированные перевозки, финансирование); Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: **управление** [более глубокое понимание результатов, достигнутых странами ТЕА] в области развития [инфраструктуры] **проекта ТЕА.**

## Очередность 2

- b) Рассмотрение возможностей применения результатов, полученных в рамках проекта ТЕА, в области осуществления СМА с учетом итогов Хельсинкской конференции; Результат, ожидаемый к [2000] 2001 году: информация о статусе стандартов сети ТЕА, позволяющих обеспечить эффективное осуществление СМА [(2001 год)].

## Очередность 2

02.2.2 Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения [Очередность: 1]

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

Планируемая работа:

- a) Осуществление Соглашения ЕСТР и внесение в него поправок (постоянно); Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: принятие ряда поправок к ЕСТР для **обеспечения**[;] включения в ЕСТР положений о новом **цифровом** тахографе [ЕС].

**Очередность 1**

- b) Разработка нового пересмотренного **варианта** [новых положений или нового правового документа по вопросам облегчения автомобильных перевозок с учетом, в соответствующих случаях,] Сводной резолюции об облегчении **международных** автомобильных перевозок (СР.4); Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: достижение консенсуса относительно нового варианта СР.4 (2000-2001 годы) [формата нового документа в соответствии с предложением МСАТ и Румынии; совещание Специальной рабочей группы по пересмотру СР.4 (1999-2001 годы)].

**Очередность 1**

- c) Рассмотрение новых задач, возможностей и изменений в области облегчения пересечения границ и изучения возможностей принятия эффективных мер - помимо мер правового характера, - связанных с пересечением границ и пограничными

сооружениями для обслуживания автомобильных перевозок между Восточной и Западной Европой. Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: **разработка в сотрудничестве с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), нового приложения к Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах** [достижение консенсуса относительно приоритетных последующих мероприятий в данной области в свете итогов Совместного совещания по проблемам пересечения границ (SC.1/WP.30)].

### Очередность 1

- d) Пересмотр Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) для стимулирования более широкого принятия ее правительствами [(1998 год)]. Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: решение о подходе к пересмотру КАПП либо определение трудностей, препятствующих реформе.

### Очередность 2

- e) Рассмотрение Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) с целью включения в процедуры КДПГ электронного обмена данными [(ЭОД)] (1998 год). Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: **разработка в сотрудничестве с ЮНИДРУА протокола к КДПГ с целью введения ЭОД** [достижение консенсуса относительно методов внесения изменений в КДПГ, допускающих использование ЭОД (например, пересмотр, протокол, поправка), на основе материалов и рекомендаций, полученных от Группы экспертов по правовым проблемам СЕФАКТ, а также налаживание контактов, по мере необходимости, с ЮНИДРУА и другими сторонами].

### Очередность 1

- f) Рассмотрение других действующих правовых документов, касающихся автомобильных перевозок (например, Конвенции о налоговом обложении дорожных

перевозочных средств, используемых для международных перевозок), с целью выяснения вопроса о непрерывности их применения. Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: оценка целесообразности нефункционирующих конвенций **о налогообложении** и стратегий для стимулирования заинтересованности в них и присоединения к ним [(1999-2001 годы)].

### Очередность 3

- g) Рассмотрение вопросов, касающихся **системы международной автомобильной страховой зеленой карты** [облегчение международных автомобильных перевозок в связи с соглашениями международных страховых бюро о международной автомобильной страховой карте (зеленой карте)]. Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: **Стимулирование присоединения и облегчение процедур присоединения к системе зеленой карты** [обновление статуса соглашений международных страховых бюро].

### Очередность 2

- h) **Содействие** согласованию мер фискального характера для стимулирования рациональной структуры налогообложения и недопущения дискриминации в области налогообложения международного автомобильного транспорта. Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году: **разработка предложений о согласовании мер фискального характера в области международной дорожной перевозки**. [Рассмотрение Конвенции о налоговом обложении частных дорожных перевозочных средств, используемых в международном движении (1956 год), Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки грузов (1956 год), и Конвенции о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной перевозки пассажиров (1956 год), а также решения об их обновлении].

### Очередность 1

- i) **Содействие** согласованию ограничений в области дорожного движения (например, времени, с которого начинает действовать запрет на движение в выходные дни, типов транспортных средств и т.д.) на основе рассмотрения национальных мер и практики [с целью предотвращения дискриминации на автомобильном транспорте]; **Результат, ожидаемый к [1999-2000] 2001 году:** определение национальных мер и практики, **а также рассмотрение вопроса о последующих мероприятиях на основе их определения** [и разработка стратегий для предотвращения дискриминации на автомобильном транспорте].

**Очередность 2**

---

### Приложение 3

## ДОКЛАД ПРЕЗИДЕНТА СОВЕТА СТРАХОВЫХ БЮРО

### СИСТЕМЫ ЗЕЛЕННОЙ КАРТЫ

В 1999 году состоялось 50-е юбилейное совещание Совета, который был учрежден в мае 1949 года тринадцатью первоначальными государствами-членами. В настоящее время в состав Совета входят 43 государства-члена.

Ниже излагаются конкретные вопросы, рассмотренные за последние 12 месяцев, и основные темы, обсужденные на Генеральной ассамблее 1999 года:

- i) Решение Генеральной ассамблеи 1999 года о распространении принципа большинства в три четверти голосов на голосование по поправкам к Единообразному соглашению между страховыми бюро, по поправкам к области применения системы зеленой карты и по решению о роспуске Совета, которые ранее должны были приниматься единогласно.
- ii) В результате подписания в Барселоне в сентябре 1998 года соглашения между ЕЭЗ (Европейская экономическая зона) и третьими странами была разрешена давнишняя проблема бюро стран – членов ЕЭЗ и Швейцарии. Это Соглашение обязывает все страны – члены ЕЭЗ и Швейцарию подписывать Единообразное соглашение с какой-либо третьей страной в том случае, если его подписали на двусторонней основе 75% этих бюро, и денонсировать его только в том случае, если такое намерение выражено одной третью этих бюро.
- iii) В целях унификации и уточнения содержания двух базовых соглашений Совета бюро - Двустороннего единообразного соглашения между страховыми бюро и Многостороннего гарантийного соглашения - была начата существенная работа по их пересмотру.
- iv) С принятием в ближайшее время четвертой директивы основная цель Совета бюро будет заключаться в распространении, по возможности, ее положений на заинтересованные бюро вне Европейской экономической зоны. Совет намерен принять участие во всех этапах процесса разработки новой директивы, с тем чтобы обеспечить

учет интересов бюро и отразить в любых будущих директивах практический опыт урегулирования международных претензий.

v) На совещании стран, подписавших МГС, которое состоялось в сентябре 1998 года, было решено принять в качестве двадцать третьего государства-члена, подписавшего Многостороннее гарантийное соглашение, Хорватию (в результате чего она приобрела статус члена с 1 февраля 1999 года). Совещание стран, подписавших МГС 1999 года, проведение которого запланировано в Словении на сентябрь, должно, как ожидается, принять в качестве двадцать четвертого члена Кипр.

Бюро Молдовы было принято в члены Совета страховых бюро 1 июля 1999 года. Генеральная ассамблея 1999 года одобрила принятие в члены в будущем двух новых стран - Литвы и Азербайджана. Просьбы о принятии в члены Совета страховых бюро были также недавно получены от Грузии и Беларуси.

Трудности и задержки с погашением долгов бюро Югославии продолжают в течение уже нескольких лет. Это привело к тому, что Генеральная ассамблея решила принять предложение Руководящего комитета приостановить членство бюро Югославии с 1 января 2000 года, если к 30 ноября 1999 года она не погасит оставшуюся задолженность и не обеспечит систему финансовых гарантий.

В октябре 1998 года была введена в действие новая система ежеквартального контроля за выполнением обязательств временными членами по производству выплат по претензиям; предварительные результаты оказались весьма положительными.

---

#### Приложение 4

### **ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ УЧРЕЖДЕНИИ МНОГОПРОФИЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В СМА И ДРУГИЕ ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ БЕЗОПАСНОСТИ В ТУННЕЛЯХ**

#### Преамбула

Рабочая группа по автомобильному транспорту:

- признавая первостепенное значение безопасности в туннелях;
- принимая во внимание большое количество автомобильных и железнодорожных туннелей, которые в настоящее время эксплуатируются по всей Европе;
- учитывая многообразие предприятий и организаций, участвующих в руководстве и управлении функционированием существующих туннелей, а также их эксплуатации, техническом содержании, ремонте и модернизации;
- констатируя положение в области безопасности дорожного движения в туннелях и недавно имевшие место дорожно-транспортные происшествия, в том числе в туннелях под Монбланом и Тауэрн;
- учитывая рекомендации, которые уже были вынесены различными рабочими группами КВТ и их вспомогательными органами, включая семнадцатое Специальное совещание по выполнению СМА, которое состоялось в Женеве 28 и 29 июня 1999 года и участники которого просили Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) содействовать учреждению многопрофильной группы экспертов для разработки соответствующих предложений по повышению безопасности в туннелях,

настоящим просит Комитет по внутреннему транспорту:

1. Учредить многопрофильную группу экспертов для разработки соответствующих предложений по поправкам к СМА, а также к другим правовым документам, касающимся безопасности дорожного движения в туннелях.
2. Рассмотреть проект *положения о круге ведения* этой многопрофильной рабочей группы, основная задача которой будет заключаться в разработке "рекомендаций в отношении минимальных требований, касающихся безопасности в туннелях различных типов и протяженности".

Предлагаемое положение о круге ведения:

- составить перечень всех автодорожных и железнодорожных туннелей большой протяженностью в регионе ЕЭК (например, 1000 метров или длиннее);
- подготовить перечень всех крупных дорожно-транспортных происшествий, которые имели место в европейских туннелях за последние годы, обобщить наиболее важные выводы по каждому крупному дорожно-транспортному происшествию и указать причины этих происшествий (если они известны);
- получить информацию о положениях, касающихся безопасности систем управления функционированием туннелей;
- осуществить сбор правил и руководящих положений в области безопасности в туннелях, которые были подготовлены и приняты соответствующими международными организациями (ПМАДК, МСАТ, МАФ, ЕКМТ, МСЖД и т.д.);
- подготовить рекомендации по усовершенствованию действующих стандартов в отношении конструкции туннелей;
- подготовить на согласованной основе минимальные предписания в отношении безопасности, касающиеся эксплуатации, текущего содержания, ремонта, модернизации, реконструкции и обновления туннелей различных типов и протяженности, в виде рекомендаций и/или поправок к действующим правовым документам;

- эти рекомендации и/или поправки должны, в частности, способствовать сведению к минимуму опасности дорожно-транспортных происшествий в туннелях и в то же время максимальному повышению экономической эффективности строительства и эксплуатации туннелей.

Предлагается включить в состав многопрофильной группы экспертов по безопасности в туннелях, по крайней мере, членов WP.1, SC.1, SC.2, WP.15 и WP.29, а также представителей соответствующих международных правительственных и неправительственных организаций.

Предполагается, что эта группа экспертов приступит к своей работе в июне 2000 года и завершит ее осенью 2001 года, представив вышеуказанные рекомендации, которые будут рассмотрены компетентными вспомогательными органами КВТ.

---

Приложение 5

**ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ТЕКСТ ПУНКТА 29  
О ПЕРЕСМОТРЕ ЕСТР, ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ДЕЛЕГАТОМ  
ОТ ФРАНЦИИ ПОСЛЕ СОВЕЩАНИЯ**

Разъяснение: Рабочая группа решила в качестве исключения разрешить делегату от Франции, являющейся также Председателем Специального совещания по пересмотру ЕСТР, внести после совещания предложения по части доклада, касающейся пересмотра ЕСТР (см. пункт 66 настоящего доклада). Делегат от Франции предлагает следующий дополнительный текст пункта 29 (новый текст выделен жирным шрифтом):

"29. Представитель Европейской комиссии проинформировал Рабочую группу о ходе работы в Европейской комиссии по завершению разработки приложения 1В к постановлению (ЕЕС) № 3821/85, в котором определяются технические спецификации нового цифрового тахографа и водительской карточки. **Предполагается, что работа над этим документом будет завершена весной следующего года и что он будет опубликован, возможно, осенью 2000 года. В этой связи он заявил, что с даты опубликования этого документа цифровые тахографы будут рассматриваться в качестве обязательного оборудования на новых транспортных средствах в Европейском союзе. Первые транспортные средства, оборудованные цифровым тахографом, появятся летом 2002 года. Он также подчеркнул, что целесообразно лишь сделать ссылку в добавлении 1В к ЕСТР на приложение 1В к постановлению (ЕЕС) № 3821/85, а не воспроизводить весь его текст с учетом его значительного объема (250 страниц) и сугубо технического характера. Однако, по мнению представителя МСАТ, ссылка на какой-либо внешний документ без его воспроизведения может создать на практике значительные трудности. И наконец, завершая обсуждение вопроса о предлагаемом пятилетнем переходном периоде, представитель Европейской комиссии напомнил, что положения о новом тахографе, которые должны быть включены в пересмотренное Соглашение ЕСТР, будут применяться только в отношении транспортных средств, участвующих в международных перевозках".**

---