



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/381
11 December 2007

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ
О РАБОТЕ ЕЕ ПЯТЬДЕСЯТ ПЕРВОЙ СЕССИИ

(Женева, 16-18 октября 2007 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. УЧАСТНИКИ	1 - 2	4
II. ВВЕДЕНИЕ	3 - 5	4
III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ	6	5
IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОТОЙ СЕССИИ ..	7	5
V. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ	8 - 10	5
A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы	8	5
B. Международные организации	9 - 10	5
VI. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР	11 - 30	6

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
A. Статус ЕСТР	11	6
B. Рассмотрение предложений по поправкам к ЕСТР	12 - 26	6
C. Вопросник, касающийся проверки продолжительности управления и отдыха	27	11
D. Внедрение цифрового тахографа	28 - 30	11
VII. ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К КДПГ	31 - 33	12
VIII. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	34 - 39	13
A. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)	34 - 36	13
1. Статус предыдущих поправок к приложению I к СМА	35	13
2. Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА	36	13
B. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)	37 - 39	13
IX. СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ	40 - 45	14
A. Разработка положений, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок (СР.4)	40	14
1. Доступ к профессии оператора автомобильных пассажи́рских и грузовых перевозок	40	14

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
2. Нападения на водителей большегрузных транспортных средств (БТС), участвующих в международных перевозках	41 - 42	15
3. Регулярные международные перевозки городскими и туристическими автобусами в Европе	43	15
В. Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок	44 - 45	16
1. Международная система страхования автотранспортных средств (система зеленой карты)	44	16
2. Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление	45	16
Х. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ	46	16
ХИ. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ	47 - 48	17
ХИИ. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ	49	17

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. Проект Дополнительного протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающегося электронной накладной	18
II. Резюме доклада Председателя Совета страховых бюро по системе зеленой карты	27
III. Программа работы на 2008-2012 годы	29

I. УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа по автомобильному транспорту провела свою сто первую сессию в Женеве 16-18 октября 2007 года под председательством г-на Йоуко Алалуусуа (Финляндия). В ее работе приняли участие представители следующих государств - членов ЕЭК: Австрии, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Латвии, Нидерландов, Норвегии, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Соединенного Королевства, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Швейцарии, Швеции и Эстонии.
2. На сессии были также представлены Европейская комиссия, Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА) и следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Совет страховых бюро (ССБ).

II. ВВЕДЕНИЕ

3. Председатель Рабочей группы г-н Йоуко Алалуусуа приветствовал делегатов сто первой сессии Рабочей группы. Он проинформировал участников об отставке прежнего директора Отдела транспорта г-на Хосе Капела Феррера и представил нового директора г-жу Эву Мольнар. Г-н Алалуусуа поздравил г-жу Мольнар с ее новым назначением и радушно приветствовал ее на сессии. Он заверил г-жу Мольнар в том, что Рабочая группа будет оказывать ей поддержку на ее новом посту, и выразил надежду, что она также будет содействовать Рабочей группе.
4. В своей вступительной речи новый директор Отдела транспорта г-жа Эва Мольнар напомнила о важной роли автомобильного транспорта для экономики: автомобильный транспорт призван обслуживать торговлю при наименьших возможных затратах и должен быть устойчивым. Вместе с тем она также подчеркнула необходимость учета на автомобильном транспорте аспектов безопасности, охраны и окружающей среды. В качестве примера работы, имеющей глобальное значение, она отметила Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). В заключение она указала, что если основными темами в XX столетии были демократизация стран и либерализация торговли товарами и некоторыми услугами, то в XXI веке в качестве ключевых будут рассматриваться проблемы безопасности и облегчения торговли. Наконец, г-жа Мольнар выделила проводимую в рамках ЕЭК ООН работу в области охраны на транспорте. Она просила делегации направлять всю имеющуюся информацию в секретариат, с тем чтобы группа, созданная с этой целью, могла эффективно выполнить возложенную на нее задачу.

5. Секретарь Рабочей группы г-жа Мари-Ноэль Пуарье представила г-на Мирослава Йовановича, который заменил г-на Кристофера Смита в качестве помощника секретаря Рабочей группы в соответствии с обязательным принципом мобильности персонала Организации Объединенных Наций.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/380

6. Повестка дня была утверждена без изменений. Секретариат обратил внимание делегаций на ошибку, связанную с указанием документа, упомянутой в повестке дня.

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ СОТОЙ СЕССИИ (пункт 2 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/379

7. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей сотовой сессии без изменений.

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

A. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы

Документ: ECE/TRANS/192

8. Рабочая группа приняла к сведению доклад о работе шестьдесят девятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (6-8 февраля 2007 года) (ECE/TRANS/192).

B. Международные организации

9. Представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) проинформировал Рабочую группу о стратегии МСАТ, преследующей две долгосрочные цели: облегчение автомобильных перевозок во всем мире и устойчивое развитие. Он напомнил о четвертой Евро-Азиатской конференции по автомобильному транспорту, которая состоялась в Варшаве в июне 2007 года. На этой конференции был сделан вывод о том, что автомобильный транспорт может служить важной альтернативой евро-азиатским транспортным связям, принимая во внимание перегруженность многих портов по всему миру. Среди делегатов были распространены декларации, принятые в ходе этой

конференции. Представитель МСАТ также сообщил делегатам о месте проведения тридцать первого Всемирного конгресса МСАТ ("Автомобильный транспорт как двигатель мира и процветания"), который состоится в Стамбуле, Турция, в мае 2008 года.

10. Кроме того, представитель МСАТ выразил пожелание, чтобы правовые документы ЕЭК ООН широко популяризировались среди государств, не являющихся членами ЕЭК ООН, в целях стимулирования присоединения новых стран к этим документам.

VI. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЕСТР (пункт 4 повестки дня)

A. Статус ЕСТР

11. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о том, что 23 октября 2006 года к ЕСТР присоединилась Черногория, а 25 апреля 2007 год - Сан-Марино.

B. Рассмотрение предложений по поправкам к ЕСТР

Документы: ECE/TRANS/SC.1/2006/2; ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8;
ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2; ECE/TRANS/SC.1/2007/3 и Corr.1;
ECE/TRANS/SC.1/AC76/2006/2; ECE/TRANS/SC.1/2006/

12. Председатель Специальной группы по пересмотру ЕСТР г-н Аудсхорн (Нидерланды) представил результаты совещания, состоявшегося 14-16 мая 2007 года. В связи с заседанием (14 мая), которое было посвящено вопросам применения цифрового тахографа, он обратил внимание делегаций на тот факт, что период внедрения может продолжаться 4-18 месяцев в зависимости от того, сотрудничает ли страна с другими государствами, а также с учетом того, что наиболее эффективным способом является обмен информацией, поскольку такое внедрение требует значительных усилий со стороны государств.

13. Что касается рассмотрения поправок, направленных на согласование ЕСТР с положениями постановления Сообщества 561/2006, то Председатель Специальной группы выделил еще не решенные вопросы, в частности о 45-часовом периоде отдыха каждые две недели (статья 8, пункт 6) и об экстерриториальном характере санкций, по которым не удалось достичь консенсуса, несмотря на продолжительное обсуждение.

14. Доклад о работе совещания этой Специальной группы (ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8) был утвержден. Вместе с тем делегация Российской Федерации просила внести в пункт 12 следующее исправление: "Что касается защиты данных, то, как отметили

Российская Федерация, Украина и Беларусь, **не исключено**, что их законодательство **по этому вопросу необходимо изменить с учетом требований, которые должны выполняться для защиты данных на карточках**".

15. Вышеуказанная делегация также просила включить в пункт 24 доклада представленное на заседании предложение по статье 8. Однако после разъяснений секретариата о том, что, согласно установившейся практике, в доклады не включаются тексты, которые не были предметом обсуждения, в этой просьбе было отказано.

16. Прежде чем приступить к обсуждению поправок к ЕСТР, была рассмотрена проблема противоречия, вопрос о котором уже поднимался на сессии в мае 2007 года и которое, по мнению ряда делегаций, существует между постановлением ЕС № 561/06 (применяется с 11 апреля 2007 года) и положениями ЕСТР.

17. В этой связи представитель Европейской комиссии заявил, что:

а) поскольку любая перевозка, осуществляемая исключительно и полностью на территории ЕС между двумя государствами-членами, приравнивается к национальной перевозке, ЕСТР не применяется к этим транспортным операциям, выполняемым будь то операторами ЕС или операторами из стран, не являющихся членами ЕС. Текст заявления Комиссии воспроизводится в сноске¹.

¹ "Представитель Европейской комиссии официально заявил, что такое применение законодательства Сообщества соответствует международному праву как с практической, так и с юридической точек зрения.

а) Законодательство Сообщества всегда распространяется на все государства-члены и другие Договаривающиеся стороны ЕСТР в отношении перевозок, осуществляемых полностью на территории ЕС. Практика, используемая на постоянной основе, признается в международном праве: статья 31 3) b) Венской конвенции касается последующей практики применения, которая вписывается в контекст соглашения и которая может рассматриваться в качестве правила толкования.

б) В юридическом плане ЕСТР никогда не применялось к перевозкам, осуществляемым полностью на территории Европейского сообщества, на основании оговорок, сделанных государствами - членами ЕС при ратификации или присоединении, как это предусмотрено в пункте 2 статьи 19 ЕСТР, в соответствии с которой Договаривающиеся стороны могут в течение шести месяцев сообщить о своих возражениях. В отношении этих оговорок не было выдвинуто никаких возражений".

б) ЕСТР применяется к любой перевозке, осуществляемой как в прямом, так и в обратном направлениях между страной ЕСТР, не являющейся членом ЕС, и страной ЕСТР, являющейся членом ЕС, либо в случае транзита через страну ЕСТР.

18. Представители Российской Федерации, Украины и Беларуси предложили иной анализ, считая, что сфера действия оговорок ограничивается государствами - членами ЕС. Позиция этих стран воспроизводится в сноске².

19. В свою очередь Турция подчеркнула трудности, с которыми приходится сталкиваться перевозчикам из стран, не являющихся членами ЕС, въезжающих на территорию ЕС, в силу применения нового постановления ЕС 561/2006, и отметила необходимость переходного периода, пока использование цифрового тахографа не станет обязательным для этих стран.

20. Представитель МСАТ предложил сделать акцент на поиске компромиссных решений вопросов существа, а затем рассмотреть вопрос о применимом праве. Позиция МСАТ приводится ниже:

² "Представитель Европейской комиссии сообщил, что при присоединении к ЕСТР некоторые страны ЕС сделали оговорку о том, что перевозка между государствами - членами ЕС должна расцениваться как национальная.

Из этого Европейской комиссией делается вывод о том, что к перевозкам между странами ЕС должны применяться нормы законодательства ЕС в области режима труда и отдыха экипажей транспортных средств, независимо от того, в какой стране зарегистрированы транспортные средства, осуществляющие такие перевозки.

Однако в силу положений статьи 41 Венской Конвенции о праве международных договоров 1969 года два или несколько участников многостороннего договора могут заключить соглашение об изменении договора только во взаимоотношениях между собой, если такое изменение не влияет на пользование другими участниками своими правами по договору или на выполнение ими своих обязательств.

Учитывая указанные нормы, делегация Российской Федерации приходит к выводу о том, что оговорка в ЕСТР, сделанная некоторыми странами ЕС, на которую ссылается Европейская комиссия, не может порождать правовых последствий для других стран - участниц ЕСТР. Таким образом, нормы законодательства ЕС в области режима труда и отдыха водителей транспортных средств при выполнении перевозок между странами ЕС не могут применяться, как минимум, в отношении водителей транспортных средств, зарегистрированных в государствах, не входящих в ЕС".

"МСАТ, подчеркивая необходимость юридического согласования периодов управления и отдыха в панъевропейских масштабах, но признавая особенности регионов, охватываемых Соглашением ЕСТР, а также важные вопросы, поднятые перевозчиками из стран, не являющихся членами ЕС, призвал Стороны согласовать приемлемые компромиссные решения в целях обеспечения согласования между ЕСТР и последними изменениями, внесенными на основании постановления 561 (2006) ЕС. Эту работу следует проводить в рамках конструктивного сотрудничества между Сторонами, что необходимо также для введения цифрового тахографа во всех странах ЕСТР в июне 2010 года. В поиске компромисса по существу прежде всего следует урегулировать важнейшие вопросы и только затем рассматривать юридические аспекты во избежание любого нарушения функционирования секторов автомобильных перевозок, торговли и туризма на европейском континенте в будущем".

21. В ходе обсуждения предложений по поправкам на основе документа ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2 Председатель Рабочей группы сосредоточил внимание прежде всего на ключевых еще нерешенных вопросах, а именно на статьях 8 (продолжительность отдыха) и 12 (экстерриториальный характер санкций). Несмотря на активный обмен мнениями по тексту пункта 6 статьи 8, содержащемуся в вышеуказанном документе (который будет воспроизведен в пересмотренном документе ECE/TRANS/SC.1/2007/3) и по тексту, представленному Российской Федерацией в неофициальном документе, распространенном на заседании, компромисса достичь не удалось. В то же время Рабочая группа приняла статью 12.

22. В ходе обсуждения представитель Европейской комиссии напомнил о том, что положения нового постановления ЕС, касающиеся продолжительности отдыха, имеют важное значение для безопасности дорожного движения и что речь идет о весьма чувствительном политическом аспекте. По его мнению, расхождения в отношении пункта 6 b) статьи 8 вполне устранимы и поэтому можно найти формулировку, удовлетворяющую все стороны. Вместе с тем он высказал весьма серьезные оговорки по предложению, содержащемуся в новом пункте 6 а), которое было представлено Российской Федерацией в вышеуказанном неофициальном документе, упомянутом в пункте 21 выше, относительно периода отдыха водителей при осуществлении нерегулярных пассажирских перевозок.

23. Представители Российской Федерации, Украины и Беларуси указали, что последний вопрос уже рассматривался неоднократно, что было подтверждено и представителем Швеции, которого поддержал МСАТ.

24. Затем Рабочая группа решила приступить к рассмотрению текста в целом, с тем чтобы в окончательном виде принять положения, которые были изменены в период после совещания специальной группы, состоявшегося в мае 2007 года. Таким образом, SC.1 приняла все положения, представленные в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2, за исключением пункта 6 статьи 8 и образца бланка, содержащегося в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2, уточнив, что содержание последнего документа, в котором воспроизводятся все предложения по поправкам, предусмотренные в документе ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2 с официальным условным обозначением, еще не было изучено. Указанные ниже статьи были приняты со следующими изменениями:

- a) в статье 2, пункт 2, добавление в квадратных скобках было исключено;
- b) в статье 7 пункт 4 был исключен;
- c) в статье 12-бис, пункт 4, вся часть пункта начиная со слов "в том числе на территории Европейского союза..." была исключена;
- d) в статье 22-тер, пункт 3, слова "сразу же" были заменены словами "через три месяца".

25. Что касается образца бланка, то делегация Российской Федерации предложила дополнить его некоторыми сведениями. Она представила текст, который затем был передан в секретариат с целью включить связанные с ним предложения в документ ECE/TRANS/SC.1/2007/3, который подлежит пересмотру. Представитель Европейской комиссии подтвердил, что Комиссия готова к обсуждению образца бланка, но на данный момент оно преждевременно. Российская делегация также отметила недостаточную согласованность в нынешнем варианте сводного текста ЕСТР на русском языке (ECE/TRANS/SC.1/2006/2) между первым абзацем пункта 3 с) статьи 12 приложения и первым абзацем пункта 4 а) iii) добавления 1 раздела С главы III.

26. В целях достижения консенсуса по еще не урегулированным вопросам Рабочая группа просила использовать все возможности для переговоров. Было решено созвать специальное совещание SC.1, с тем чтобы по возможности доработать этот текст. Вместе с тем было отмечено, что для проведения такого внеочередного совещания (намеченного на 26-27 мая 2008 года) необходимо сначала получить согласие со стороны Комитета по внутреннему транспорту, сессия которого состоится в феврале 2008 года.

С. Вопросник, касающийся проверки продолжительности управления и отдыха

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/1

27. Секретариат напомнил о рассылке вышеупомянутого вопросника и сообщил, что в установленные сроки (до 30 сентября 2007 года) ни одна из стран ЕСТР, не являющихся членами ЕС, не ответила на этот вопросник. Он вновь обратился к соответствующим странам с просьбой как можно скорее представить запрошенную информацию. Представитель секретариата сообщил, что результаты этого обследования будут впоследствии объединены с результатами обследования, проведенного Комиссией в странах ЕС.

Д. Внедрение цифрового тахографа

Документы: ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8; ECE/TRANS/SC.1/2006/8 ;
ECE/TRANS/SC.1/2006/9

28. Секретариат напомнил о своей просьбе, с которой он обратился к странам в письме с приглашением принять участие в совещании специальной группы в мае 2007 года, относительно скорейшего предоставления сведений о лице/службе, ответственных за внедрение цифрового тахографа. Эта информация необходима для облегчения процесса внедрения цифрового тахографа.

29. Представитель Европейской комиссии заявил, что в духе партнерства Комиссия полностью готова оказать помощь странам, не являющимся членами ЕС, в процессе внедрения цифрового тахографа. В частности, эксперты из этих стран могли бы быть откомандированы в соответствии с условиями, которые еще предстоит определить, для работы в сертификационной лаборатории в Испре (Италия), которая, среди прочего, отвечает за выдачу криптографических ключей и свидетельств об эксплуатационной совместимости. Кроме того, она готова содействовать обмену экспертами и опытом в рамках семинаров или рабочих совещаний. Он добавил, что Комиссия могла бы рассмотреть возможности оказания более широкой помощи, например финансовой поддержки в некоторых областях, включая организацию семинаров или рабочих совещаний, однако такая поддержка обусловлена достижением консенсуса по обсуждаемым в настоящее время поправкам, касающимся продолжительности управления и отдыха.

30. Секретариат проинформировал делегатов о том, что в настоящее время он занимается адаптацией добавления 1В к контексту ЕСТР в вариантах на английском и французском языках и что такая предварительная работа необходима для его перевода на русский язык. Он указал, что сделает все возможное для ускорения процесса перевода этого документа на русский язык. Представители Российской Федерации, Украины и МСАТ выразили озабоченность по поводу этой задержки и подчеркнули настоятельную потребность в скорейшем получении текста на русском языке, который им абсолютно необходим для соблюдения предельного срока, установленного в Соглашении.

VII. ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОТОКОЛА К КДПГ (пункт 5 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/2

31. Напомнив о контексте подготовки Протокола, Председатель Рабочей группы приступил к постатейному принятию его положений. В ходе рассмотрения текста, содержащегося в вышеуказанном документе, были внесены поправки в статьи 1 (определение электронной накладной) и 13. Предложение Нидерландов о добавлении в определении электронной накладной понятия "shipper" (фирма-отправитель) не было поддержано, поскольку в нем уже упоминается "или любая другая заинтересованная сторона". Что касается статьи 13, то несколько делегаций предложили внести в нее изменения в целях конкретного указания принципа единогласия при принятии поправок, которые могут впоследствии вноситься в Протокол.

32. В этой связи текст был соответствующим образом изменен, с тем чтобы отразить в нем предложенные поправки. Затем SC.1 приняла текст Дополнительного протокола к КДПГ, который воспроизводится в приложении 1 к настоящему докладу, поручив секретариату дополнить пункты, касающиеся места и даты подписания Протокола, с учетом имеющихся возможностей.

33. Секретариат просил делегации уточнить, намерены ли их страны подписать Протокол, если в ходе сессии КВТ состоится церемония подписания. Поскольку никто из представителей был не в состоянии сообщить о намерениях своих стран на этот счет, секретариат проинформировал, что в скором времени он разошлет соответствующие письма. Он напомнил участникам, что на церемонии подписания необходимо соблюдать очень строгие правила и что, в частности, помимо главы государства, премьер-министра и министра иностранных дел, все другие лица должны обладать полномочиями, дающими им право подписать такой документ.

VIII. ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

(пункт 6 повестки дня)

A. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА)

34. Секретариат проинформировал Рабочую группу об опубликовании в начале 2008 года обновленной карты дорог категории "Е" и уточнил, что эта карта также имеется в формате PDF на вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН по следующему адресу:
<http://www.unece.org/trans/conventn/MapAGR2007.pdf>

1. Статус предыдущих поправок к приложению I к СМА

35. Рабочая группа была проинформирована, что предложенные поправки к СМА, принятые SC.1 на ее девяносто девятой сессии (TRANS/SC.1/377, приложение 1), вступили в силу 23 ноября 2006 года и что 29 марта 2007 года секретариат передал предложения по поправкам к СМА, принятые SC.1 на ее сотой сессии (TRANS/SC.1/379, приложение 1), в Договорную секцию ООН в Нью-Йорке. Рабочая группа отметила, что эти последние предложения были направлены Договаривающимся сторонам Генеральным секретарем в уведомлениях депозитария C.N.314.2007.TREATIES-1, C.N.315.2007.TREATIES-2, C.N.316.2007.TREATIES-3 и что они вступят в силу 15 января 2008 года.

2. Рассмотрение новых предложений по поправкам к приложению I к СМА

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/5

36. Рабочая группа приняла предложение об изменении маршрута Е 79, представленное Венгрией. Новый маршрут "Е" указан ниже:

Е 79: Мишколец - Дебрецен - **Береттьоуифалу** - Орадя - Беюш - Дева - Петрошени - Тыргу-Жиу - Крайова - Калафат - Видин - Враца - Ботевград - София - Благоевград - Сере - Салоники

B. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/6

37. Управляющий Центральным управлением Проекта ТЕА г-н Марьян Хантак напомнил о целях Проекта ТЕА и проинформировал Рабочую группу о результатах, достигнутых в период после сотой сессии. Все сведения, касающиеся этого Проекта,

кратко изложены в документе ECE/TRANS/SC.1/2007/6. В частности, следует отметить, что общая запланированная протяженность сети ТЕА по состоянию на 1 января 2007 года составляет 24 047 км, из которых 10 113 км (с двумя проезжими частями) и 3 558 км (с одной проезжей частью) сданы в эксплуатацию и 1 170 км находятся в стадии строительства. Он отметил, что сеть ТЕА отличается от сети дорог категории "Е" лишь весьма незначительно и что эти различия касаются только 16 участков.

38. Он уточнил, что Центральное управление Проекта ТЕА продолжает содействовать реализации последующих мер в соответствии с Генеральным планом ТЕА, в котором определена стратегия развития инфраструктуры автомобильного транспорта.

39. Рабочая группа выразила свою признательность Управляющему Проектом и вновь подтвердила свою поддержку Проекта ТЕА.

IX. СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ (пункт 7 повестки дня)

A. Разработка положений, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок (СР.4)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4

1. Доступ к профессии оператора автомобильных пассажирских и грузовых перевозок

Документ: неофициальный документ

40. Рабочая группа была проинформирована о позиции МСАТ, касающейся профессии оператора автомобильных пассажирских и грузовых перевозок, и приняла к сведению неофициальный документ по данному вопросу, представленный на сессии этой организацией. SC.1 выразила заинтересованность в рассмотрении возможных последствий разрабатываемого в настоящее время нового законодательства Сообщества для нынешней резолюции СР.4, в разделе II главы I которой уже определены правила, подлежащие применению в этой области. Представитель МСАТ предложил, чтобы делегат Европейской комиссии проинформировал SC.1 об изменениях, происходящих в рамках ЕС.

2. Нападения на водителей большегрузных транспортных средств, участвующих в международных перевозках

41. Представитель МСАТ ознакомил Рабочую группу с совместным исследованием ЕКМТ-МСАТ по вопросу о нападениях на водителей большегрузных транспортных средств, используемых в международных перевозках, которое должно быть опубликовано в ближайшие месяцы. Рабочая группа и директор Отдела транспорта подчеркнули важность вопроса об охране на транспорте, что особенно актуально ввиду издержек, связанных с такими нападениями, которые, по оценкам, составили 7 млрд. евро за пять лет. Поэтому необходимо улучшить ситуацию в сфере безопасности.

42. Заслушав это сообщение, SC.1 просила учесть данный вопрос в ее программе работы, сочтя, что в этой связи могли бы быть приняты конкретные меры посредством выработки рекомендаций для включения в СР.4.

3. Регулярные международные перевозки городскими и туристическими автобусами в Европе

Документация: ECE/TRANS/SC.1/2007/4

43. Представитель МСАТ ознакомил участников с меморандумом (воспроизводится в вышеупомянутом документе), который был принят его организацией 26 ноября 2003 года и который касается регулярных международных перевозок городскими и туристическими автобусами в Европе, а также трудностей и препятствий, с которыми приходится сталкиваться операторам этих перевозок в международном сообщении. Для облегчения таких перевозок он предложил создать международное соглашение по типу "Интербус". Предложение МСАТ было поддержано представителем Швейцарии. Рабочая группа, выразив заинтересованность в подобном соглашении, все же сочла, что прежде всего необходимо провести более глубокий анализ этой проблемы, и просила МСАТ подготовить с помощью экспертов-добровольцев записку для следующей сессии.

В. Рассмотрение вопросов, касающихся облегчения международных автомобильных перевозок

1. Международная система страхования автотранспортных средств (система зеленой карты)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/7

44. Председатель Совета страховых бюро г-н Ульф Бломгрен проинформировал Рабочую группу о последних изменениях, связанных со страхованием автомобилей. В частности, он обратил внимание на то, что приоритетным для Бюро является вопрос о гарантийных фондах и что необходимо ускорить процесс возмещения расходов в страховых случаях. Одна из сотрудниц Совета страховых бюро г-жа Майон изложила последние факты и события, связанные с международной системой страхования автотранспортных средств (их описание приводится также в документе ECE/TRANS/SC.1/2007/7), резюме которых содержится в приложении II к настоящему докладу. Кроме того, она сообщила, что в настоящее время ведется работа по изменению формата и содержания зеленой карты, с тем чтобы сделать ее более понятной для непрофессионалов.

2. Присоединение к международным правовым документам ЕЭК ООН в области автомобильного транспорта и их осуществление

45. В дополнение к информации о присоединении к ЕСТР, о которой упоминалось в пункте 11, секретариат сообщил SC.1, что Черногория присоединилась к КДПГ и СМА 23 октября 2006 года, Украина присоединилась к КДПГ 16 февраля 2007 года, а Албания и Молдова присоединились к Протоколу к КДПГ 12 января 2007 года и 31 мая 2007 года, соответственно.

Х. ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ (пункт 8 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/8

46. Рабочая группа одобрила свою программу работы на 2008-2012 годы (ECE/TRANS/SC.1/2007/8), внося ряд поправок в пункты с) и g) (изменение формулировки ожидаемых результатов). Она просила секретариат передать этот измененный проект КВТ для рассмотрения и утверждения на его семидесятой сессии в феврале 2008 года. Принятая программа работы воспроизводится в приложении III к настоящему докладу.

XI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ (пункт 9 повестки дня)

Документ: ECE/TRANS/SC.1/2007/4

47. Рабочей группе напомнили о том, что если КВТ одобрит предложение о внеочередном совещании SC.1 (речь идет о сто второй сессии), то последнее состоится 26 и 27 мая 2008 года; в таком случае очередная сессия (т.е. сто третья сессия) состоится 29-31 октября 2008 года.

48. Председатель Рабочей группы г-н Йоуко Алалууса, заместитель Председателя г-н Боб Аудсхорн и делегаты выразили свою признательность г-же Мари-Ноэль Пуарье за ее эффективную работу и конструктивный вклад в качестве секретаря Рабочей группы. Они пожелали ей долгих лет жизни и счастья после выхода на пенсию.

XII. УТВЕРЖДЕНИЕ РЕШЕНИЙ (пункт 10 повестки дня)

49. Рабочая группа утвердила проект решений, принятых на ее сто первой сессии, на основе проекта, подготовленного секретариатом. Настоящий доклад будет представлен SC.1 для утверждения на ее сто второй сессии.

Приложение I

(Текст, принятый SC.1)

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ 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

"Конвенция" означает Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);

"электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования;

"электронная накладная" означает накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция, 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;

"электронная подпись" означает 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 настоящему Протоколу, 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) позволяет идентифицировать сигнатария;
 - c) создается на основе средств, находящихся под единоличным контролем сигнатария; и
 - d) связана с данными, к которым она относится, таким образом, что любое последующее изменение данных может быть 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 электронной 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 возможной 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. Перевозчик предоставляет грузоотправителю, по его просьбе, квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной 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 и если стороны договорились о процедурах, позволяющих им установить связь между этими документами и электронной 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 являются ее Сторонами 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 подписания [в Женеве ... 2008 года] включительно, а после этой даты – в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до [... 2009 года] включительно.
3. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами и открыт для присоединения к нему не подписавших его государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, которые являются Сторонами Конвенции.
4. 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 Сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему после его вступления в силу.
5. Ратификация Протокола или присоединение к нему производится путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.
6. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу, принятой в соответствии с положениями статьи 13 ниже, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 8

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после того, как пять из государств, указанных в пункте 3 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 девяностый день со дня сдачи этим государством ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 9

Денонсация

1. Любая 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. Любое государство, которое перестает быть Стороной Конвенции, одновременно перестает быть Стороной настоящего Протокола.

Статья 10

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Протокола число 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

Спор

Любой спор между двумя или более 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 Сторон для разрешения Международному Суду.

Статья 12

Оговорки

1. Любое государство может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что оно не считает себя

связанным статьей 11 настоящего Протокола. Другие Стороны не будут связаны статьей 11 настоящего Протокола в отношении любой 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 13

Поправки

1. После вступления в силу настоящего Протокола в него могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.
2. Любое предложение по поправке, представленное Стороной настоящего Протокола, передается Рабочей группе по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для рассмотрения и принятия решения.
3. Стороны настоящего Протокола прилагают все возможные усилия для достижения консенсуса. Если, несмотря на эти усилия, консенсуса по предложенной поправке достичь не удалось, то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети Сторон, присутствующих и участвующих в голосовании. Предложение по поправке, принятое либо консенсусом, либо большинством в две трети Сторон, препровождается секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций Генеральному секретарю, который направляет его для принятия всем Сторонам настоящего Протокола, а также подписавшим его государствам.
4. По истечении девяти месяцев с даты направления предложения по поправке Генеральным секретарем любая Сторона может уведомить Генерального секретаря, что у нее имеется возражение против предложенной поправки.
5. Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного периода, предусмотренного в предшествующем пункте, об имеющихся возражениях не уведомила ни одна Сторона настоящего Протокола. Если заявлено возражение, то предложенная поправка не имеет силы.

6. В случае страны, которая становится Стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о предложении по поправке и истечением девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник о предложенной поправке. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря об имеющемся возражении против предложенной поправки до истечения этого девятимесячного периода.
7. Генеральный секретарь как можно скорее уведомляет все Стороны настоящего Протокола о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любой поправке, принятой согласно пункту 5 выше.
8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления Сторон Генеральным секретарем.

Статья 14

Созыв дипломатической конференции

1. После вступления в силу настоящего Протокола любая Страна 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 Сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Сторон настоящего Протокола уведомит его о своем согласии с этой просьбой.
2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все 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 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, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

Статья 15

Нотификации государств

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 13 и 14, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 7 выше, а также государствам, ставшим Сторонами настоящего Протокола на основании пунктов 3 и 4 статьи 7:

- a) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 7;
- b) о датах вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 8;
- c) о денонсации согласно статье 9;
- d) о прекращении действия настоящего Протокола в соответствии со статьей 10;
- e) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12.

Статья 16

Депозитарий

Подлинник настоящего Протокола сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пунктах 1, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

СОВЕРШЕНО в [Женеве ... 2008 года] 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:

Приложение II

РЕЗЮМЕ ДОКЛАДА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА СТРАХОВЫХ БЮРО ПО СИСТЕМЕ ЗЕЛЕННОЙ КАРТЫ

1. На европейском совещании гарантийных фондов и компенсационных органов в Роттердаме в ноябре 2006 года было принято решение о необходимости налаживания международного сотрудничества между этими структурами и оказания им административной поддержки со стороны секретариата Совета страховых бюро.
2. Для управления процессом развития сотрудничества между гарантийными фондами и компенсационными органами был создан комитет по осуществлению. Еще одно европейское совещание гарантийных фондов и компенсационных органов состоялось в ноябре 2007 года в Мадриде.
3. Проблема, связанная с большим числом незастрахованных транспортных средств в некоторых странах, становится для Совета страховых бюро все более актуальной, поскольку количество транспортных средств, находящихся в международном движении, ежегодно увеличивается. В случае дорожно-транспортного происшествия расходы покрываются гарантийным фондом той страны, в которой оно имело место, и в конечном счете автомобилистами этой страны за счет увеличения стоимости их страховых полисов.

Совет страховых бюро сотрудничает с Европейской комиссией и Европейской федерацией национальных страховых ассоциаций (ЕКС) в поиске решений, способных ослабить остроту этой проблемы. Данный вопрос будет и впредь рассматриваться в качестве одного из приоритетов ССБ.

4. Финансовая стабильность системы зеленой карты находится в центре внимания Совета, который предпринимает постоянные усилия для обеспечения того, чтобы все бюро удовлетворяли возможные крупные или катастрофические претензии. В частности, ССБ изучает возможности для совершенствования методов урегулирования спорных исков путем посредничества и арбитража с целью ускорить разрешение спора по той или иной претензии. Параллельно с этим Совет рассматривает предложение о создании обеспеченной на высоком уровне "зонтичной" системы перестрахования, с тем чтобы не ставить под угрозу всю сложившуюся систему страхования в случае крупного системного сбоя в ее работе.

5. В течение последних 50 лет система зеленой карты практически оставалась неизменной, и сейчас Совет страховых бюро приступает к ее первому существенному пересмотру. В настоящее время этим проектом занимается Рабочая группа, которая была создана в рамках Совета страховых бюро для решения проблемы защищенности зеленой карты. После того как Генеральная ассамблея утвердит пересмотренный формат, он будет представлен ЕЭК ООН на рассмотрение.

6. Еще до присоединения Болгарии и Румынии к Европейскому союзу, которое состоялось 1 января 2007 года, обе страны должны были бы подписать многостороннее соглашение ССБ. Однако их подписание многостороннего соглашения было отложено на время, которое понадобилось обеим странам для снижения числа незастрахованных транспортных средств до уровня, приемлемого для других сторон этого соглашения, - не более 10% от общей численности парка автомобилей. Поскольку этим странам удалось достичь требуемого уровня, 8 марта 2007 года было подписано дополнение к многостороннему соглашению, на основании которого они стали его участниками.

7. После того как Черногория получила независимость, в середине июля 2007 года вступило в силу временное соглашение между Советом страховых бюро, бюро Сербии и Ассоциацией страховых компаний Черногории, действующей от имени компетентных органов Черногории, по обеспечению покрытия по международной системе страхования автотранспортных средств, въезжающих на территорию Республики Черногории и покидающих ее.

8. Совет страховых бюро назначил Генеральным секретарем Совета страховых бюро г-на Алена Пира начиная с 1 августа 2007 года. До этого г-н Пир выполнял обязанности Генерального директора Страхового бюро Бельгии. Он сменил на этом посту г-на Майкла Николсона, который ушел в отставку после десяти лет работы на должности Генерального секретаря.

Приложение III

ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА 2008-2012 ГОДЫ

ПОДПРОГРАММА 02.2: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

02.2.1 Инфраструктура автомобильного транспорта

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

I. Осуществление Европейского соглашения о международных автомагистралях (СМА) и внесение в него поправок

Пояснение: В целях адаптации европейской сети автомобильных дорог к будущим потребностям Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) будет принимать необходимые меры по осуществлению Соглашения и внесению необходимых поправок в его положения с учетом изменения потоков движения, а также аспектов безопасности и охраны сети.

Планируемая работа:

- a) Рассмотрение Соглашения СМА с учетом новых транспортных потоков.

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: Принятие поправок к приложению I к СМА, включая новые дороги категории E. Выпуск обновленной карты сети в **2008 году.**

Очередность: 1

- b) ~~Рассмотрение Соглашения СМА с целью укрепления положений СМА и~~ **Повышение стандартов СМА**, которые оказывают влияние на безопасность дорожного движения, охрану окружающей среды и экономию энергии.

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: Подготовка и возможное принятие новых поправок к приложению II к СМА **или рекомендаций** в сфере безопасности и охраны.

Очередность: 1

II. Проект трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕА)

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

Планируемая работа:

- с) Обзор достигнутых и предполагаемых будущих результатов реализации Проекта ТЕА и рассмотрение возможностей внесения вклада в будущее развитие этой сети (например, комбинированные перевозки, финансирование).

Результат, ожидаемый к **2008-2009** годам: Развитие Проекта ТЕА и **присоединение новых участников к этому Проекту.** Очередность: 2

02.2.2 Согласование требований, касающихся международных автомобильных перевозок и их облегчения

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 **и/или рекомендации** и 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.

ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Планируемая работа:

- е)d) Осуществление Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). **Более эффективное осуществление ЕСТР в рамках двухгодичной оценки.**

Результат, ожидаемый к **2008-2009** годам: **Согласование ЕСТР с новыми положениями, принятыми Европейским союзом, которые касаются Принятие новых положений, касающихся** регулирования времени работы и отдыха профессиональных водителей. **Организация семинара по внедрению цифрового тахографа для государств, не входящих в ЕС.** Очередность: 1

Оценка результатов обследования (проводимого каждые два года), касающегося эффективного применения ЕСТР, выявление проблемных областей и разработки предложений по их устранению в рамках последующей деятельности по итогам этого обследования. **Очередность: 1**

- д)е) Рассмотрение вопросов, касающихся международной системы страхования автомобилей (зеленой карты).

Результаты, ожидаемые к 2008-2009 годам: Стимулирование присоединения к системе зеленой карты и облегчение процедур присоединения к ней. Рассмотрение возможностей создания международной системы страхования автомобилей для государств Центральной Азии и Кавказа. **Очередность: 2**

- е)ф) Содействие согласованию фискальных и других мер для недопущения любой дискриминационной практики в области международных автомобильных перевозок.

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: Разработка предложений о согласовании фискальных и других мер в области международных автомобильных перевозок. **Очередность: 3**

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ОГРАНИЧЕННАЯ ВО ВРЕМЕНИ

Планируемая работа

- д)г) Изменение Сводной резолюции об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4).

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: Рассмотрение потребности в изменении СР.4 или в дополнении ее некоторыми положениями, касающимися, например, безопасности пассажирских и грузовых перевозок, водителей и грузов, доступа к профессии автотранспортного оператора и международных регулярных перевозок пассажиров. **Очередность: 2**

- г)h) Рассмотрение новых задач, возможностей и изменений в области облегчения пересечения границ и изучение возможностей принятия эффективных мер - помимо мер правового характера, - связанных с пересечением границ и пограничными сооружениями, для обеспечения автомобильных перевозок между восточной и западной Европой.

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: **В соответствующих случаях сотрудничество с Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), по таким аспектам ~~облегчения пересечения границ~~ согласования процедур контроля грузов на границах, как выдача ~~предоставление~~ виз профессиональным водителям, ~~международный весовой сертификат транспортного средства и сертификат о пригодности к автомобильным перевозкам.~~, Рабочей группой по безопасности дорожного движения в области безопасности инфраструктуры и Комитетом по торговле по вопросам использования электронных накладных.** Очередность: 1

- h)i) Рассмотрение Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) с целью включения в процедуры КДПГ электронного обмена данными (ЭОД).

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: **Открытие для подписания нового протокола к КДПГ, предусматривающего введение электронной накладной.** Очередность: 1

- i)j) ~~Анализ осуществления~~ **Осуществление** соглашений и конвенций ЕЭК ООН, связанных с транспортом.

Результат, ожидаемый к 2008-2009 годам: ~~Начало обследования для оценки осуществления договаривающимися сторонами различных соглашений и конвенций, касающихся автомобильного транспорта.~~ Очередность: 2

Изменение содержания приложения 1В к Постановлению ЕС о цифровом тахографе с учетом добавления 1В к приложению к ЕСТР и перевод добавления 1В (более 250 страниц) на русский язык. Очередность: 1

Последующая деятельность в области применения цифрового тахографа в странах ЕСТР, не являющихся членами Европейского союза. Очередность: 1