



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

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

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

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

Дополнительный протокол к КДПГ: Протокол по ЭОД к КДПГ

Записка секретариата

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

СООБЩЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА (МСАТ)

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

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

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

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

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

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