

1 November 2010

Russian

Original: English and Russian

Рабочая группа по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН

Шестьдесят четвёртая сессия

Вена, 18–19 ноября 2010 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

Единое железнодорожное право

Проект позиционного документа по унификации железнодорожного права

Подготовлено Экспертной группой ЕЭК ООН

I. Мандат и история вопроса

1. В 2005 году Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) в соответствии с планом действий, принятым в Москве Советом Министров Европейской Конференции Министров транспорта (ЕКМТ), согласовала три стратегических элемента, которые должны были стать основой международной деятельности по устранению слабых мест в железнодорожных перевозках между Европой и Азией (TRANS/WP.24/109, параграфы 13-20):

- Создание общей панъевропейской железнодорожной таможенной транзитной системы;
- Гармонизация пограничного контроля для железнодорожного транспорта;
- Ведение переговоров по созданию единого железнодорожного права

2. Положительный результат по стратегическому элементу (1) был достигнут с принятием 9 февраля 2006 года новой Конвенции о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС. Аналогичным образом был достигнут успех в реализации элемента (2), когда в начале 2010 года ЕЭК ООН утвердила новое приложение по железнодорожным перевозкам к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.). Однако третий элемент - ведение переговоров по созданию единого железнодорожного права с целью допущения прямых железнодорожных перевозок в рамках одного правового режима от Атлантики до Тихого океана до сих пор не реализован.

3. Единая накладная ЦИМ/СМГС, разработанная в рамках совместного проекта ЦИТ/ОСЖД для преодоления различий практического характера между ЦИМ и СМГС, была очень важным первым шагом. Тем не менее, установленные

договорённости не исключают действия обязательных основных правовых положений и требований ЦИМ, СМГС и национального законодательства. В «Бернском обращении», опубликованном в 2009 году, ЦИТ особо подчеркнул, что железнодорожным предприятиям необходимо унифицированное транспортное право с общей правовой терминологией. Существующие железнодорожные правовые режимы, перекрывающие друг друга, не должны блокировать или конкурировать друг с другом. Напротив, соотношение между правовыми режимами должно быть установлено таким образом, чтобы они не находились в противоречии, а скорее дополняли друг друга, создавая однородную конкурентную среду с другими видами транспорта, в частности с автомобильным транспортом (КДПГ).

4. На своей шестьдесят третьей сессии в ноябре 2009 года Рабочая группа по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (SC.2) выразила полную поддержку всем инициативам, имеющим своей целью унифицировать железнодорожное право в панъевропейском регионе. Рабочая группа приняла решение о создании неформальной рабочей группы экспертов, которая подготовит соответствующий документ с изложением позиции по данному вопросу для рассмотрения на шестьдесят четвертой сессии SC.2 в 2010 году. Рабочая группа поручила секретариату ЕЭК ООН, направить письмо представителям государств-членов ЕЭК ООН, ОТИФ, ОСЖД, Европейского сообщества и международным промышленным организациям в сфере железнодорожного транспорта с приглашением принять участие в данной работе (ECE/TRANS/SC.2/212, параграф 13).

5. После первой сессии Экспертной группы 26 марта 2010 года в Женеве, на которой была принята программа работы, Бюро Комитета по внутреннему транспорту на своей сессии 7 июня 2010 года приняло к сведению первый промежуточный отчет о деятельности группы. Бюро подчеркнуло, что мандат неформальной Экспертной группы заключается в подготовке документа по изложению позиции относительно способов и средств для создания унифицированного железнодорожного права в панъевропейском регионе с уделением особого внимания евразийским железнодорожным транспортным соединениям. По мнению Бюро, необходим осмотрительный подход к случаям, когда каким-либо образом затрагивается право ЕС. В этой связи, Бюро предложило секретариату ЕЭК ООН провести более подробные консультации с Европейской комиссией для внесения ясности в данном вопросе (TRANS/BUR.2010/5, параграфы 23-24).

6. На своей второй сессии, проведенной 8 июля 2010 года в Санкт-Петербурге, Экспертная группа пришла к согласию далее не рассматривать вопросы организационной и эксплуатационной интероперабельности в международном железнодорожном сообщении, так как они применяются только на уровне Европейского союза (ЕС) и подпадают под компетенцию других органов.

7. На своей третьей сессии (Женева, 16 сентября 2010 года) Экспертная группа рассмотрела отчет об итогах работы своей второй сессии, а также первоначальный проект позиционного документа, подготовленного секретариатом ЕЭК ООН с учётом предыдущих обсуждений и высказанных мнений. Согласившись в принципе с предложенной стратегией и подходом относительно унификации железнодорожного права, представленными в проекте позиционного документа, Экспертная группа поручила секретариату повторно направить участвующим экспертам рассмотренный проект позиционного документа (на английском и русском языках) для получения с их стороны комментариев, если таковые будут иметься. Затем окончательная версия позиционного документа будет представлена Рабочей группе по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (Вена, 18-19 ноября 2010 года) для рассмотрения и принятия.

8. Все документы, отчёты и презентации, представленные на сессиях Экспертной группы доступны на веб-сайте ЕЭК ООН:
http://www.unece.org/trans/main/sc2_igeur12.html

II. Обоснование для унификации железнодорожного права¹

8 (1) Развитие эффективной транспортной системы является необходимым условием для экономического прогресса. Транспортные перевозки особо необходимы для развития международной торговли. Для обеспечения эффективных и бесперебойных международных перевозок, общие принципы для их осуществления были разработаны в течение последних 50 лет и в настоящее время применяются на региональном и глобальном уровне для всех видов перевозок **кроме** железнодорожных перевозок.

8 (2) На протяжении последних десятилетий международная торговля, в частности между Европой и Азией, активно развивается. Такая же ситуация наблюдается в морских перевозках, достигших уровня более 10 млн. TEU в год. Эта тенденция будет продолжаться, в то время как морские порты двух континентов уже достигают предельного уровня насыщения. Это касается и сообщений между морскими портами и внутренними районами в странах Европы и Азии.

8 (3) В то же время, важные инфраструктурные проекты евро-азиатских транспортных коридоров, такие как сооружение новых железнодорожных линий и пунктов пересечения границ между Китаем, Казахстаном и Монголией, туннель Мармарей в Турции, проходящий под Босфором, и железнодорожные соединения между Ираном (Исламской Республикой) и Пакистаном, соединяющие индийский субконтинент с Европой, уже завершены или близятся к завершению.

8 (4) Однако создания эффективной инфраструктуры недостаточно для использования потенциала международного железнодорожного грузового транспорта на евроазиатских сухопутных перемычках, а также между граничащими государствами. Для этого необходимы равные регулятивные условия между конкурирующими видами транспорта. Также необходимы четкие и унифицированные положения транспортного законодательства, одинаково применяемые во всех странах евроазиатских транспортных коридоров, которые также помогут избавиться от сложных процедур пересечения границ.

8 (5) Только при соблюдении вышеуказанных условий железнодорожные перевозки смогут прочное место на рынке времязависимых транспортных услуг между нишей воздушного транспорта (1 день) и морского транспорта (до 30 дней). Уже проведенные многочисленные испытания показывают, что железнодорожные перевозки могут стать альтернативой на рынке евроазиатских грузовых перевозок, являясь в два раза более быстрым и значительно более дешевым видом транспорта.

8 (6) На основании вышеуказанного правительства стран-членов ЕЭК ООН разрабатывают политику или стратегический план действий (так называемую дорожную, а в данном случае железнодорожную карту) для устранения недостатков железнодорожных перевозок, вызванных отсутствием единого законодательства в области международных грузовых перевозок. Глобализация, приватизация и сокращение объёма вмешательства государства предоставляют железнодорожному транспорту новые пути развития. Рынки железнодорожных перевозок обеспечивают

¹ Как было решено на третьей сессии Группы экспертов, секретариат подготовил данный раздел документа для рассмотрения Рабочей группой.

трансконтинентальные и глобальные транспортные потоки. Правительствам необходимо принять данный вызов и оперативно действовать на международном уровне для использования возможностей рынка железнодорожных перевозок на евроазиатских транспортных коридорах в целях развития железнодорожного бизнеса.

III. Имеющийся опыт и лучшие примеры

а) Международное транспортное право

9. Стандартизированные в общемировом масштабе процедуры и механизмы для воздушного транспорта были созданы с помощью Чикагской конвенции и других международных договоров (Варшавская и Монреальская конвенции). Эти глобальные конвенции, подготовленные и администрируемые под эгидой Организации Объединённых Наций, предоставляют транспарентные и прочные правовые и административные рамки для направления развития воздушного транспорта, а также создания процедурных правил по их внедрению на национальном уровне Правительствами и представителями отрасли авиаперевозок.

10. Подобным образом в сфере морского транспорта уже многие годы существуют глобальные правила в рамках Правил Гаага-Висби и Гамбургских правил. Последние усилия по гармонизации и актуализации этих морских правовых норм на глобальном уровне привели к принятию в 2009 году Генеральной Ассамблеей Организации Объединённых Наций так называемых Роттердамских правил (ещё не вступили в силу).

11. Кроме того, Конвенция Организации Объединённых Наций о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ), принятая в 1956 году, а также Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) 2001 года обуславливают эффективные и цельные перевозки автомобильным транспортом и по внутренним водным путям с помощью стандартизированных условий, регулирующих договор о международной перевозке грузов, а также минимальный уровень ответственности перевозчика.

12. Эти международные договоры содержат устойчивые принципы и процедуры, регулирующие внутренний водный транспорт, воздушные, морские и автомобильные перевозки на глобальном, а также панъевропейском и евразийском уровнях. Однако в сфере железнодорожного транспорта подобных положений не существует.

13. В рамках региона ЕЭК ООН существует обширное субрегиональное законодательство и нормы ЕС в сфере железнодорожной политики и железнодорожной интероперабельности, применяемые в 27 государствах-членах ЕС.

б) Международный «типовой закон»

14. В дополнение к вышеупомянутым международным договорам, регулирующим международное транспортное право, существует несколько видов соглашений так называемого «мягкого права». Сюда относятся, например, резолюции Организации Объединённых Наций или типовые нормы, которые не имеют обязательную юридическую силу, но образуют международно-принятый ряд положений, которые внедрены и применяются через национальное законодательство или региональные/международные договора.

15. Примером такого «мягкого права» являются Европейский стандарт для внутренних водных путей (СВВП), предоставляющий правовые рамки для внутреннего судоходства в Европе, и соответствующий обязательным нормам, которые применяются для судоходства внутри ЕС и по рекам Рейн, Мозель, Дунай и

Сава. Подобным образом типовые нормы ООН по перевозке опасных грузов предоставляют обширный и последовательный ряд глобальных правил для всех видов транспорта (воздушный, морской, автомобильный, железнодорожный и внутренний водный). Данные нормы преобразованы в правила с обязательной юридической силой посредством типовых международных конвенций, таких как ДОПОГ для автомобильного транспорта, МПОГ (Приложение С к КОТИФ) и Приложение 2 к СМГС для железнодорожного транспорта и ВОПОГ для внутренних водных путей.

16. Данные соглашения «мягкого права» обеспечивают международно-принятую общую основу для гармонизации и последовательной стандартизации национального или регионального законодательства, регулирующего транспорт, без создания нового пласта международного права и без противоречия с существующими обязательными нормами на национальном и региональном уровнях.

17. Таким образом, данные международные соглашения могли бы служить примером тому, каким образом гармонизировать международное железнодорожное право, основанное на/в рамках двух действующих международных железнодорожных режимов (КОТИФ/ЦИМ и СМГС) и своде правовых актов для железнодорожного транспорта, применяемых в ЕС.

с) Международное частное (договорное) право

18. Кроме этого, существуют соглашения на основе частного (договорного) права, как, например, единая накладная ЦИМ/СМГС, являющаяся «суммой» накладных ЦИМ и СМГС, и обеспечивающая договорные отношения между грузоотправителями и железнодорожными компаниями. Подобные частные (договорные) соглашения не могут видоизменять основные правовые положения национального или международного публичного права, например, КОТИФ или СМГС. Эффективность данных соглашений зависит от правильного применения и гармонизированной интерпретации соответствующих положений обязательного права.

IV. Относительно унификации железнодорожного права для евразийского транспорта

19. Учитывая существующие правовые и институциональные сложности и несоответствия в нынешнем железнодорожном праве на национальном, региональном и международном уровнях в панъевропейском регионе, а также внутри евразийских железнодорожных транспортных коридоров, представляется целесообразным постепенно двигаться в направлении гармонизации или унификации железнодорожного права, используя поэтапный метод.

20. После тщательного рассмотрения вышеуказанных правовых соглашений, применяемых в международных железнодорожных перевозках, а также в целях избавления от правовых недостатков международного железнодорожного транспорта и создания однородной конкурентной среды с другими видами транспорта, Экспертная группа предлагает следующий трёхэтапный подход для унификации международного железнодорожного права.

а) Краткосрочно: Меморандум о взаимопонимании/Резолюция/ Декларация об общих положениях и условиях для евразийских железнодорожных транспортных договоров

21. Без модификации институциональных и правовых рамок, обеспечиваемых КОТИФ/ЦИМ и СМГС, единая накладная ЦИМ/СМГС была первым шагом на пути к унификации железнодорожного права в панъевропейском регионе и внутри евразийских железнодорожных транспортных коридоров. Тем не менее, было признано, что в то время, как подобные договорные соглашения облегчают международные железнодорожные грузовые перевозки в регионе, основные клиенты в сфере железнодорожных грузовых перевозок, железнодорожные предприятия и Правительства, связанные с евразийскими транспортными коридорами, нуждаются в дальнейших шагах для обеспечения эффективного переговорного процесса и решений по железнодорожным транспортным договорам в рамках этих коридоров.

22. Возможное краткосрочное решение могло бы состоять в подготовке **общих положений и условий для евразийских железнодорожных транспортных договоров**, которые затрагивали бы все некоммерческие элементы железнодорожных транспортных договоров о перевозках грузов между грузоотправителями и железнодорожными предприятиями, и были бы основаны на/в соответствии с релевантными положениями КОТИФ/ЦИМ и СМГС. Принципы согласованности и максимальной договорной свободы должны быть соблюдены.

23. Такие общие положения и условия могли бы затрагивать следующие договорные элементы:

- Правила по ответственности (уровень, условия, ограничения, освобождение от ответственности)
- Документация (бумажная, электронная или оба вида)
- Официальная отчетность
- Рассмотрение претензий
- Сроки действия
- Процедуры компенсации, применяемые перевозчиками

При необходимости, могут быть разработаны дополнительные элементы.

24. Общие положения и условия для железнодорожных транспортных договоров могли бы улучшить прозрачность в евразийских железнодорожных грузовых операциях, увеличить определённость применяемых правовых норм для железнодорожных услуг дальнего сообщения и, в особенности, прогнозируемость ответственность сторон договоров о перевозке. Они могли бы создать международно-принятые рекомендации для железнодорожных договоров о перевозке по евразийским железнодорожным транспортным коридорам, предусматривая коммерческую свободу промышленной сферы. Кроме того, должны быть учтены требования по электронной обработке данных и использованию электронной транспортной документации, как, например, электронная накладная.

25. Создание такого рода общих положений и условий для железнодорожных транспортных договоров должно осуществляться при поддержке и под эгидой какой-либо межправительственной организации, например, ЕЭК ООН. Межправительственное сотрудничество и координирование являются необходимыми условиями, так как во многих государствах-членах КОТИФ и СМГС железные дороги работают в качестве государственных предприятий или предприятий, за которыми государство осуществляет надзор, а договорные положения являются частью публичного и/или административного права, что требует утверждения Правительствами. Кроме того, ЕЭК ООН совместно с другими Региональными Комиссиями Организации Объединённых Наций имеют мандат и географические

рамки, включающие в себя все страны, по которым проходят евроазиатские железнодорожные транспортные коридоры, включая Китай, Индию и Пакистан.

26. Учитывая уровень сложности международных железнодорожных транспортных договоров, совершенно необходима правовая экспертиза и мандаты ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ, а также других межправительственных и неправительственных железнодорожных и экспедиторских организаций. Уже существующие и хорошо функционирующие рабочие механизмы ЦИТ и ОСЖД в рамках проекта «Транспортная интероперабельность ЦИМ/СМГС» должны быть полностью применены в этой сфере. Кроме того, необходимо заручиться поддержкой основных европейских и азиатских железнодорожных операторов и грузовых экспедиторов, использовать их правовое ноу-хау, а также опыт работы. Все совещания Экспертной группы должны быть открыты для заинтересованных Правительств, железнодорожных предприятий и других сторон, связанных с железнодорожными грузовыми перевозками.

27. Для обеспечения принятия и стандартного использования общих положений и условий для евразийских железнодорожных транспортных договоров необходимо рассмотрение и принятие под эгидой ЕЭК ООН **Меморандума о взаимопонимании/Резолюции/Декларации или подобного документа (МОВ/Р/Д)**. Такого рода МОВ/Р/Д не будут учреждать право обязательного характера, однако подчеркнут политическую поддержку от соответствующих Правительств законности и принятия таких общих положений и условий, распространяющихся на важные евразийские железнодорожные транспортные коридоры. Таким образом, благодаря этому на определённый срок будут созданы стратегические рамки для правильного и транспарентного использования международных железнодорожных транспортных договоров. Кроме того, МОВ/Р/Д могли бы также определить сферу применения общих положений и условий, относительно, например, только специальных евразийских коридоров (например, коридоры, описанные в Совместном исследовании ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН по развитию евразийских транспортных соединений²) или специальных грузовых и/или транспортных операций (например, контейнерные перевозки).

28. МОВ/Р/Д могут быть подготовлены и рассмотрены Экспертной группой под эгидой Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (SC.2) с использованием, по крайней мере, английского и русского языков. Данная Экспертная группа должна быть открыта для всех заинтересованных стран, включая страны Азии, например, Китай. Экспертная группа также проведет обзор работы ОСЖД и ЦИТ по общим положениям и условиям для евразийских железнодорожных транспортных договоров (см. параграф 27), и соответствующим образом обозначит перспективы.

29. МОВ/Р/Д и их общие положения и условия для евразийских железнодорожных транспортных договоров должны быть приняты Рабочей группы по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (SC.2). Затем документ может быть признан, подписан и официально оформлен заинтересованными Правительствами и железнодорожными предприятиями при особом случае, возможно, во время годовой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ).

30. В период подготовки МОВ/Р/Д секретариат ЕЭК ООН должен обеспечить тесное сотрудничество с Европейской комиссией, ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ, а также с

² См. http://www.unece.org/trans/main/eat/in_house_study.pdf

другими заинтересованными Региональными Комиссиями Организации Объединённых Наций, в частности, с Экономической и Социальной Комиссией для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО).

31. SC.2 должна наблюдать совместно с ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ, а также с заинтересованными железнодорожными компаниями, за применением МОВ/Р/Д и общих положений и условий для евразийских железнодорожных транспортных договоров. Она также должна регулярно делать обзор положений в свете практического опыта, соответствующим образом подготавливать и, при необходимости, принимать поправки и/или комментарии к данным положениям.

Возможные временные рамки:

Подготовка общих положений и условий (ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ)	март–октябрь 2011 года
Подготовка МОВ/Р/Д (ЕЭК ООН)	июнь–октябрь 2001 года
Принятие МОВ/Р/Д и общих положений и условий	ноябрь 2011 года
Подписание МОВ/Р/Д и общих положений и условий	март 2012 года

b) Среднесрочно: Типовые нормы для международного железнодорожного транспорта

32. После принятия МОВ/Р/Д и общих положений и условий для евразийских железнодорожных транспортных договоров можно рассмотреть и принять решение по вопросу о подготовке глобальных **Типовых норм и механизмов внедрения**, схожих с теми, которые были созданы для европейского речного судоходства или международной перевозки опасных грузов.

33. Такие Типовые нормы не обязательного характера могут быть подготовлены и поддержаны в актуальном виде назначенными правовыми и техническими экспертами стран-членов Организации Объединённых Наций, межправительственных и неправительственных организаций, а также заинтересованных промышленных групп. Быстрое внедрение этих Типовых норм могло бы быть обеспечено через существующее национальное, региональное и международное железнодорожное законодательство и конвенции.

34. Для этой цели не будет необходимости создавать новые международные организации. Тем не менее, должны быть найдены механизмы и процедуры, которые обеспечивают эффективную координацию и сотрудничество между существующими международными организациями в сфере железнодорожного транспорта и предоставляют эффективные восходящие и нисходящие механизмы, которые обеспечивают эффективное преобразование и применение Типовых норм, а также соответствие с национальной и субрегиональной железнодорожной транспортной политикой и эксплуатационными требованиями.

35. Типовые нормы для международного железнодорожного транспорта могут состоять из трёх уровней:

- Уровень 1: **Основные положения** общего применения в международном железнодорожном транспорте, включая те, которые были затронуты КОТИФ/СИМ и СМГС, а также из вышеуказанных общих положений и условий для евразийских железнодорожных транспортных договоров;
- Уровень 2: **Дополнительные положения**, касающиеся тарифов, допуска, железнодорожной конкуренции и т.д.;

- Уровень 3: **Региональные положения**, применяемые для специальных международных железнодорожных транспортных линий и/или специальных регионов и географических зон.

36. Типовые нормы устанавливают не право обязательного характера, а консенсус на международном/глобальном уровне относительно того, что такие нормы должны быть постепенно введены в существующие железнодорожные конвенции – КОТИФ и СМГС. Договаривающимся государствам не рекомендуется переносить в КОТИФ и СМГС все Типовые нормы. Достаточно будет перенести только основные положения. Со временем это приведёт к дальнейшим гармонизированным положениям в КОТИФ и СМГС. Дополнительные и региональные Типовые нормы переноситься в обе конвенции не будут. Их представление в одной из конвенций (КОТИФ или СМГС) было бы достаточным. Данные Типовые нормы могли бы применяться соответствующим образом только на субрегиональном уровне, согласуясь при этом с национальной и региональной железнодорожной политикой, а также с соответствующими правовыми, административными и техническими условиями. Однако для того, чтобы обеспечить эффективность и транспарентность в международном и межрегиональном железнодорожном транспорте, о таких различиях необходимо будет регулярно докладывать, и делать их обзор. Такого рода отчётность облегчила бы также работу по гармонизации международного железнодорожного права, так как можно было бы чётко определить сферы и потребности, в рамках которых необходимо действовать.

Возможные временные рамки:

Подготовка Типовых норм и механизмов	июнь 2012 года – октябрь 2013
Принятие Типовых норм и механизмов	март 2014 года
Процедуры отчёта и обзора	начиная с 2015 года

с) Долгосрочно: Конвенция о международных железнодорожных перевозках

37. После тщательного обзора применения и опыта с вышеуказанными инструментами и процедурами можно перейти к рассмотрению вопроса о едином международном железнодорожном праве с целью подготовки **Конвенции о международных железнодорожных перевозках**, аналогичной уже существующим конвенциям для воздушного, морского, автомобильного транспорта и внутренних водных путей на глобальном и панъевропейском уровне.

38. Обсуждение этого вопроса требует значительных ресурсов и может быть начато только при условии, если точно обозначены затраты и выгоды от такого подхода, а также обеспечена необходимая поддержка на политическом уровне. При подготовке такого документа необходимо учитывать существующий нормативный и институциональный ландшафт в международном железнодорожном транспорте. Необходимо также обращать внимание на различные роли и интересы государственных и частных организаций, ответственных за железнодорожную инфраструктуру и эксплуатацию в различных государствах-членах Организации Объединённых Наций.

Возможные временные рамки:

Переговоры о конвенции по международным железнодорожным перевозкам	начиная с 2015 года
--	---------------------

V. Выводы и последующие шаги

39. Экспертная группа выражает признательность за конструктивную и плодотворную работу всем участвующим экспертам от государств-членов ЕЭК ООН, межправительственных и неправительственных организаций, а также железнодорожных предприятий.

40. В соответствии со своим мандатом, Экспертная группа представляет Рабочей группе по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН (SC.2) позиционный документ для рассмотрения и принятия решения по возможным дальнейшим действиям.
