



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.: General
10 August 2012
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Четвертая сессия

Женева, 19 октября 2012 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Обсуждение Совместной декларации

Обсуждение Совместной декларации

Записка секретариата

I. Мандат

1. В настоящем документе содержится первый проект совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права, подготовленный секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/5) в соответствии с решениями, принятыми на первой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункты 19–37), второй (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9, пункты 19–29) и третьей (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/3, пункты 12–13) сессиях Группы экспертов.

2. Группа экспертов, возможно, пожелает рассмотреть и окончательно оформить настоящий проект совместной декларации и передать его для дальнейшего изучения и одобрения Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее сессии, которая состоится 8 и 9 ноября 2012 года. Части текста и альтернативные формулировки, представленные секретариатом, приведены в квадратных скобках для рассмотрения Группой экспертов.

II. Проект совместной декларации [о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права]

Мы, министры транспорта правительств стран, заинтересованных в евро-азиатских железнодорожных перевозках:

собравшиеся в Женеве в феврале 2013 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН),

признавая потенциальные возможности для развития эффективных и бесперебойных евро-азиатских железнодорожных транспортных операций, требуемых экономической глобализацией и постоянно растущей торговлей на евро-азиатском пространстве,

отмечая прогресс в реализации важных проектов в области железнодорожной инфраструктуры на евро-азиатских сухопутных транспортных перемычках,

отмечая также, что железные дороги призваны играть важнейшую альтернативную дополняющую роль, главным образом потому, что объем контейнерных перевозок между Европой и Азией будет продолжать расти, в то время как морские порты на обоих континентах, а также транспортные перемычки между портами и внутренними районами все более перегружены,

будучи убеждены в том, что объем евро-азиатских железнодорожных перевозок грузов и пассажиров на дальние расстояния может значительно возрасти при условии развития быстрых, надежных и бесперебойных железнодорожных и интермодальных транспортных услуг на евро-азиатских перемычках,

сознавая, что глобализация, реформа железных дорог и открытие транспортных рынков предоставляют железным дорогам новые возможности для того, чтобы выйти на трансконтинентальный уровень и превратить потенциал евро-азиатского транспортного рынка в железнодорожный бизнес,

будучи убеждены в том, что для быстрого продвижения к этой цели правительствам следует с помощью международных организаций сотрудничать и активно добиваться реализации ряда общих задач, правовых принципов и оперативных правил, с тем чтобы содействовать развитию железнодорожного бизнеса,

сознавая, что евро-азиатские железнодорожные коммерческие операции связаны с участием и транзитом по территории многих стран – членов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с разными национальными железнодорожными системами и структурами, а также разными правовыми режимами, регулируемыми международными железнодорожными перевозками, такими как Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), соответствующие нормативные предписания Европейского союза, СНГ, Евро-азиатского таможенного союза, Всемирной таможенной организации и других правительственных организаций,

принимая во внимание прогресс, достигнутый другими видами транспорта в деле согласования и упрощения своей правовой основы, что настоятельно

требует обеспечения сопоставимых условий ведения бизнеса для этих видов транспорта и железнодорожного транспорта,

отдавая себе отчет в том, что существование разных правовых железнодорожных режимов на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках повышает издержки, снижает конкурентоспособность и мешает развитию эффективных железнодорожных транспортных операций и эффективно-го железнодорожного бизнеса,

[*сознавая* трудности, возникающие в связи с обеспечением безопасности и надежности железнодорожных перевозок, и учитывая существование технических различий, которые не должны становиться препятствиями на пути развития евро-азиатского железнодорожного транспорта],

с удовлетворением отмечая прогресс, достигнутый благодаря совместной деятельности ОСЖД, ОТИФ и МКЖТ в создании общей накладной ЦИМ/СМГС, включая соответствующие электронные документы,

[*признавая* необходимость принятия дальнейших мер по облегчению заключения евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров, совместимых с существующим национальным законодательством и режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС],

признавая, что в связи с существующими различиями в политических системах и экономических условиях, применимых к железнодорожным операциям на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках, важным вопросом при выработке единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве является вопрос создания соответствующих организационных структур управления, позволяющих обеспечить баланс интересов правительств и железнодорожных предприятий,

Заявляем о следующем:

1. Министры, подписавшие настоящую Совместную декларацию, стремятся совместно развивать и укреплять сотрудничество в области евро-азиатских железнодорожных перевозок.
2. Министры стремятся осуществлять следующую стратегию ("железнодорожную карту") в целях установления для железнодорожного транспорта регулятивных условий, эквивалентных условиям, существующим применительно к конкурирующим видам транспорта, таким как автомобильный и морской:
 - а) введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, позволяющего в конечном итоге упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;
 - б) унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым режимом от Атлантического до Тихого океана;
 - в) проведение анализа существующих международных соглашений по различным видам транспорта (автомобильному, железнодорожному, воздушному, морскому и внутреннему водному) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих важное значение для создания единого железнодорожного права;

d) выявление с опорой на передовую практику в области международного транспортного права соответствующей системы управления единым железнодорожным правом, включая функции депозитария, административного аппарата и секретариата;

e) разработка юридических норм применительно к [единому железнодорожному праву] и смежным аспектам;

f) стимулирование как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем.

3. [Министры изучают необходимость выработки позиции по вопросу о соответствующих организационных структурах, используя опыт международных организаций, таких как ОСЖД, ОТИФ и других железнодорожных организаций].

4. Министры предлагают заинтересованным железнодорожным предприятиям, другим заинтересованным сторонам и международным железнодорожным организациям продолжать – с опорой на позиционный документ ЕЭК ООН "К единому железнодорожному праву для евро-азиатского наземного транспорта" (ECE/TRANS/2011/3) – работу над необязательными к исполнению [типовыми] правилами для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) в соответствии с принципами политики, согласованными Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) (ECE/TRANS/ SC.2/2012/...) [содержащимися в приложении к настоящей Декларации]. Секретариату ЕЭК ООН предлагается оказывать добрые услуги в порядке содействия таким усилиям. Информацию о достигнутом прогрессе надлежит [ежегодно] доводить до сведения Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2).

5. Министры приветствуют проделанную ЕЭК ООН работу по единому железнодорожному праву и достигнутый прогресс и предлагают ЕЭК ООН продолжать [наращивать] деятельность в этой области [с целью скорейшего достижения прогресса в деле создания единого железнодорожного права], в частности [по шести (6) приоритетным стратегическим направлениям], изложенным в пункте 2.

6. Министры соглашаются с тем, что дальнейшая работа в контексте настоящей Совместной декларации и прогресс в деле ее применения должны контролироваться на регулярной основе [ежегодно] Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) [под руководством Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН]. [Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) может предлагать поправки к Декларации для рассмотрения и принятия ее Сторонами.]

III. Поправки к тексту проекта совместной декларации, содержащейся в разделе II, предложенные ОТИФ и ОСЖД

A. ОТИФ

a) Девятый пункт преамбулы, начиная со слов "сознавая, что евро-азиатские железнодорожные коммерческие операции...": ОТИФ выступает за сохранение ссылок на союзы или организации, перечисленные в конце данного

пункта, в особенности на те из них, которые занимаются таможенными вопросами.

б) Третий пункт текста Декларации: хотя и важно избегать ненужных повторений, тем не менее ОТИФ считает, что в данном пункте содержится весьма важная формулировка, не включенная в пункт 2 б), а именно "...используя опыт международных организаций, таких как ОСЖД, ОТИФ и других железнодорожных организаций". Поэтому эту часть предложения следует перенести в пункт 2 б) в том случае, если пункт 3 будет исключен.

с) Пункт 5 текста Декларации: ОТИФ предлагает исключить текст в квадратных скобках "[с целью скорейшего достижения прогресса в деле создания единого железнодорожного права]", поскольку он содержит повторяющуюся информацию.

д) Пункт 6 текста Декларации: в последнем предложении заменить "ее Сторонами" на "министрами".

В. ОСЖД

а) Третий пункт преамбулы, начиная со слов "признавая потенциальные возможности...": заменить "железнодорожных транспортных операций" на "железнодорожных перевозок".

б) Пятый пункт преамбулы, начиная со слов "отмечая также...": заменить этот пункт следующим текстом: "отмечая также позитивную тенденцию к росту объема контейнерных перевозок между Европой и Азией, в связи с чем железным дорогам отводится весомая роль как альтернативному виду транспорта, что привело бы к снижению загруженности морских портов".

с) Шестой пункт преамбулы, начиная со слов "будучи убеждены в том..." (только в русском тексте): заменить "длинные расстояния" на "дальние расстояния".

д) Пункт 4 текста Декларации: заменить этот пункт следующим текстом: "Министры предлагают заинтересованным железнодорожным предприятиям, другим заинтересованным сторонам и международным железнодорожным организациям – с опорой на пункт 1 позиционного документа ЕЭК ООН – вести работу по оформлению правил для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров в качестве отдельного направления работы, исходя из принципов добровольности при установлении единообразных договорных взаимоотношений между железнодорожными предприятиями и их заказчиками применительно к некоторым типам железнодорожных грузовых транспортных операций и некоторым типам грузов".

е) Кроме того, ОСЖД отмечает недопустимость включения принципов политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) в качестве приложения к Декларации, поскольку эти принципы могут быть разработаны лишь на более позднем этапе в качестве отдельного документа и будут утверждены заинтересованными сторонами.