


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
Рабочая группа по железнодорожному транспорту
Группа экспертов по единому железнодорожному праву
Десятая сессия

Женева, 11–13 февраля 2015 года

**Доклад Группы экспертов по единому
железнодорожному праву о работе ее десятой сессии**
Содержание

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|--|---------------|-------------|
| I. Участники..... | 1–4 | 2 |
| II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 5 | 2 |
| III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня) | 6 | 2 |
| IV. Мандат: Совместная декларация о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права (пункт 3 повестки дня)..... | 7–11 | 2 |
| V. Унификация международного железнодорожного права в целях обеспечения возможности осуществления железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 4 повестки дня) | 12–51 | 4 |
| VI. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 5 повестки дня) | 52–59 | 11 |
| VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)..... | 60 | 12 |
| VIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 7 повестки дня)..... | 61 | 12 |
| IX. Резюме решений (пункт 8 повестки дня) | 62 | 12 |

GE.15-09002 (R) 290515 010615



* 1 5 0 9 0 0 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою десятую сессию 11–13 февраля 2015 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Грузии, Польши, Российской Федерации, Турции, Украины, Финляндии и Швейцарии.
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В ее работе принимали также участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) и Международного союза железных дорог (МСЖД).
4. По приглашению секретариата в работе сессии участвовали эксперты от следующих организаций и промышленных групп: "КМС Камерон Маккенна" и международной ассоциации "Координационный совет по транссибирским перевозкам" (КСТП).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/1

5. Группа экспертов утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/1).

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

6. Группа экспертов избрала г-на А. Дружинина (Российская Федерация) в качестве Председателя и г-жу С. Миеттинен-Беллевергуэм (Финляндия) в качестве заместителя Председателя.

IV. Мандат: Совместная декларация о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/2013/2, ECE/EX/2014/L.30, неофициальный документ КВТ № 18 (2015 год), ECE/TRANS/2015/15

7. Группа экспертов была проинформирована секретариатом о том, что на своей шестьдесят восьмой сессии (24–26 ноября 2014 года) Рабочая группа по железнодорожному транспорту отметила высокое качество работы, проделанной Группой экспертов по единому железнодорожному праву, и выразила экспертам признательность за их активное участие и энергичные усилия, направленные на решение этого сложного вопроса. Рабочая группа приняла к сведению тот факт, что для доработки нового юридического документа потребуется больше времени. Она отметила, что для завершения работы над положениями

этого документа предстоит выполнить три основные задачи: 1) уточнить формулировки по существу и урегулировать все нерешенные вопросы; 2) уточнить формулировки в лингвистическом отношении на трех языках (английском, русском и французском); и 3) принять решение относительно надлежащей системы управления единым железнодорожным правом.

8. Рабочая группа отметила также потребность в организации Группой экспертов совещаний в период после истечения срока действия ее мандата (в конце 2014 года) до предстоящей семьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, с тем чтобы не терять темпа. Рабочая группа решила обратиться к Бюро КВТ с просьбой одобрить в исключительном порядке – до получения согласия со стороны КВТ – продление мандата Группы экспертов еще на один год. Председатель Комитета по внутреннему транспорту г-н Е. Кленевски, участвовавший в работе сессии, согласился озвучить эту просьбу на заседании Бюро, с тем чтобы заручиться его поддержкой с учетом важности фактора времени для Группы экспертов.

9. На третьем совещании (27–28 ноября 2014 года) Бюро Комитета по внутреннему транспорту рассмотрело вопрос о продлении срока действия мандата Группы экспертов по единому железнодорожному праву, истекающего в конце 2014 года. Бюро решило обратиться к Исполнительному комитету с просьбой продлить мандат Группы экспертов еще на один год, с тем чтобы сохранить набранный темп работы.

10. На семьдесят четвертом совещании (17 декабря 2014 года) Исполнительный комитет одобрил продление мандата Группы экспертов по единому железнодорожному праву и ее круг ведения (ECE/EX/2014/L.30/неофициальный документ № 18 КВТ (2015 год)) до 31 декабря 2015 года.

11. Группа экспертов напомнила о том, что ее мандат основан на Совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, подписанной на заседании министров в ходе семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (ECE/TRANS/2013/2). В стратегии ("дорожной карте"), обозначенной в Совместной декларации, для всех сессий Группы экспертов были сформулированы пункты повестки дня, а перед самой Группой были поставлены следующие основные задачи:

a) введение единого комплекса прозрачных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки во всех заинтересованных странах, что позволит упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;

b) анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих большое значение для создания единого железнодорожного права;

c) унификация международного железнодорожного права с целью обеспечить возможность осуществления железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом от Атлантического до Тихого океана;

d) определение – на основе достигнутого консенсуса по существенным аспектам единого железнодорожного права – соответствующей системы управления единым железнодорожным правом с использованием опыта между-

народных организаций в области железнодорожного транспорта (ОСЖД, ОТИФ и других), а также международных организаций по другим видам транспорта;

е) содействие максимально широкому переходу на электронный документооборот и использованию интеллектуальных транспортных систем.

V. Унификация международного железнодорожного права в целях обеспечения возможности осуществления железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3

12. Секретариат подготовил проект (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3) соответствующих правовых положений, которые будут являться частью нового международного правового режима в области железнодорожных перевозок, для рассмотрения Группой экспертов в соответствии с решениями, принятыми Группой в ходе ее пятой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5, пункты 13–21), шестой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, пункты 6–39), седьмой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, пункты 6–54), восьмой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/7, пункты 6–46) и девятой сессий (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/10, пункты 6–51). В проекте учтены также соображения и предложения, высказанные в ходе неофициальной встречи "друзей Председателя" Группы экспертов (Женева, 29 сентября 2014 года).

13. Эксперты проанализировали документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/3, с тем чтобы пересмотреть соответствующие формулировки как по существу, так и в лингвистическом плане на трех языках (английском, русском и французском) и урегулировать все нерешенные вопросы. Этот документ был рассмотрен постатейно с уделением особого внимания открытым вопросам.

14. Статья 1. Область применения

В соответствии с предложениями представителя ОСЖД эксперты решили заменить в пункте 2 слова "as a supplement" ("как дополнение") словами "in addition" ("в дополнение") и "supplementary" ("дополнительные") на "additional" (вторая поправка к тексту на русском языке не относится). Они заменили также слово "конвенциям" словом "договорам" и добавили в скобках пояснение "mixed transport" ("смешанные перевозки"). Предложение о том, чтобы заменить слово "modes" ("видами") словом "means" ("средствами"), было отклонено.

15. Статья 2. Право императивного характера

В соответствии с предложением ОСЖД второе предложение пункта 1 было изменено путем добавления слов "agreed by the parties" ("согласованное сторонами"). Представитель Германии высказал мнение о том, что в пункт 2 этого положения следует включить ссылку на ответственность отправителя. Соответствующее положение должно четко предусматривать, что отправитель может ограничить свою ответственность. Председатель указал на то, что экспертам следует также рассмотреть случаи существования монопольного положения. Возможное увеличение ответственности отправителя приведет к возникновению рисков. Представитель ОТИФ указал на то, что предложение представителя Германии в отношении пункта 2 статьи 2, призванное ограничить ответ-

ственность отправителя, не отражено в ЕПП ЦИМ. Он отметил также, что такая поправка будет противоречить принципам ЕЖП, поскольку речь идет о новом правиле, а не о правиле, которое призвано обеспечить взаимодействие между системами ЦИМ и СМГС, как это было решено. Он предложил секретариату конкретно отмечать те случаи, когда предложения по поправкам не соответствуют правилам ЦИМ или СМГС, с тем чтобы все эксперты это четко понимали. Представитель Финляндии высказал мнение о том, что для каждого необходимого термина следует разработать определение. Секретариат предложил отмечать в ходе обсуждений различные термины, которые нуждаются в определении, и представить эти определения на рассмотрение экспертов на следующей сессии.

16. Статья 3. Условия публичного права

Эксперты согласились с одной лингвистической поправкой, касающейся местонахождения в тексте слова "только".

17. Статья 4. Договор перевозки

С учетом нескольких предложений, внесенных Председателем, Германией, МКЖТ и ОСЖД, эксперты решили исключить в четвертом предложении пункта 2 слова "or absence for other reasons or the irregularity" ("отсутствие по другим причинам или неправильность накладной"), а в конце второго предложения пункта 3 – слова "or any other appropriate manner" ("или отметка, нанесенная любым другим соответствующим способом"). Эксперты согласились также добавить в конце третьего предложения пункта 3 помимо слова "оригинал" слова "which is intended for the consignor" ("который предназначен для отправителя"). Решение в отношении предложения ОСЖД о замене слова "shall" ("оформляется") в третьем предложении пункта 2 словом "may" ("может быть оформлена") принято не было. Представитель Германии указал, что это положение связано со статьей 10, касающейся доказательной силы накладной. Эксперты согласились с предложением ОСЖД включить слова "with an electronic signature" ("с электронной подписью") в конце первого предложения пункта 4. Эксперты согласились также включить в пункт 4 новое второе предложение следующего содержания: "Использование электронной накладной подлежит утверждению всеми сторонами, участвующими в перевозке грузов".

18. Статья 5. Содержание накладной

Эксперты приняли предложение по лингвистической поправке ("costs relating to carriage" ("затраты на перевозку")), внесенное секретариатом в отношении подпункта n) пункта 1 и подпункта а) пункта 2.

19. Статья 6. Ответственность за сведения, внесенные в накладную

Было проведено обсуждение по поводу формулировки "свойств опасных грузов" в первом предложении пункта 2. Председатель отметил, что по опасным грузам требуется более подробная информация. Представитель Германии пояснил, что необходимо дать определение опасных грузов. Представитель Украины отметил важность понимания того, что сами по себе грузы являются опасными.

Обсуждались различные предложения ОСЖД и Германии относительно слова "компенсация", однако окончательного решения принято не было.

20. Статья 7. Оплата расходов

По существу настоящей статьи обсуждений не проводилось. Изменение заголовка обсуждалось в ходе дискуссии по поводу статьи 8 "Оплата провозных расходов".

21. Статья 8. Оплата провозных расходов

Председатель предложил разработать определение понятия "тариф". Представитель МКЖТ предложил изменить название статьи 8. Новое название следует сформулировать следующим образом: "Payment of carriage charges which are based on tariffs" ("Оплата провозных расходов по тарифам"). Возможно, это повлечет за собой необходимость изменения названия статьи 7. Председатель и эксперты согласились с предложением МКЖТ. Представитель Украины отметил, что получатель и отправитель должны быть осведомлены о способах оплаты расходов по тарифам. В ответ на замечание представителя Украины представитель Германии отметил, что это касается права купли-продажи, тогда как в рамках обсуждаемого правового режима основное внимание должно уделяться договору перевозки между отправителем и перевозчиком. Представитель Украины отметил, что тарифы должны рассчитываться, когда груз принимается к перевозке, а не к моменту завершения оформления договора. По мнению представителя Германии, необходимо уточнить, о тарифах какой страны идет речь. Кроме того, представитель Украины отметил со ссылкой на пункт 4, что в соответствии с установленной практикой в случае негабаритных грузов перевозчик вынужден использовать дополнительные транспортные средства и поэтому он вправе взимать дополнительные сборы.

Председатель вызвался предоставить секретариату некоторые дополнительные разъяснения по этой статье, которые необходимо будет включить в пересмотренный текст для рассмотрения и обсуждения экспертами на следующей сессии Группы. Решения по пункту 2 относительно вопроса о том, может ли получатель или отправитель заключать соглашение с перевозчиком об оплате провозных расходов, принято не было.

22. Статья 9. Проверка

Эксперты обсудили предложения представителя секретариата ОСЖД об исключении второй части последнего предложения пункта 1 о присутствии двух независимых свидетелей и изменении первого предложения пункта 3, поскольку перечисленные в нем услуги перевозчиками не оказываются. Эксперты пришли к выводу, что это положение обеспечивает достаточную защиту интересов перевозчика. Поэтому они согласились с предложением секретариата. Представитель Финляндии отметил, что в первом предложении пункта 3 после слов "груза и его упаковки" следует добавить слово "контейнеры". В ответ на это замечание секретариат указал, что если отправитель предоставляет контейнеры, то они являются частью упаковки.

23. Статья 10. Доказательная сила накладной

Эксперты согласились исключить слова "в соответствии со статьей 9" в пункте 3, поскольку в этой ссылке нет необходимости.

24. Статья 11. Упаковка, погрузка

Замечания по этой статье не обсуждались.

25. Статья 12. Выполнение административных формальностей

Представитель ОСЖД предложил исключить слово "любой" во втором предложении пункта 2. Председатель отметил, что подобные вопросы редакционного и лингвистического характера должны рассматриваться на более позднем этапе.

26. Статья 13. Время доставки

Представитель ОСЖД предложил заменить слово "путешествия" в конце второго предложения этой статьи словом "перевозки". Эксперты согласились с этим предложением.

27. Статья 14. Выдача

В соответствии с предложением представителя ОСЖД в отношении пункта 1 эксперты обсудили возможность включения слов "signature by the consignee on the consignment note" ("подпись получателя на накладной") в качестве альтернативы слову "receipt" ("расписка") и учета случая отсутствия накладной на момент выдачи груза. Эта формулировка была принята в качестве рабочего варианта и заключена в скобки.

28. Статья 15. Право распоряжаться грузом

Представитель Германии представил две поправки к этой статье. Первая касается пункта 2 и предусматривает замену слов "is transferred" ("передается") словами "shall pass over" ("должно передаваться"), которые используются в первом и втором предложении этого пункта. Это предложение было принято экспертами. Второе предложение о поправке касается исключения последней части пункта 4 и добавления слов "*потребовали доставки груза, выдав при этом расписку и уплатив платежи, причитающиеся в соответствии с договором перевозки*". Это предложение также было принято экспертами. Эксперты согласились с тем, что на следующей сессии Группы необходимо продолжить обсуждение вопроса, касающегося момента перехода права распоряжаться грузом к получателю, в контексте статьи 16. Поэтому слова "страна/место" назначения были заключены в скобки.

29. Статья 16. Осуществление права распоряжения

Эксперты обсудили две поправки к пунктам 1 и 4 этой статьи, предложенные представителем Германии. Представитель Германии отметил, что предложенные поправки обеспечивают защиту интересов перевозчика, поскольку он будет иметь право отказаться от выполнения инструкций в случае непредставления накладной. Секретариат отметил, что предлагаемая поправка к пункту 1 обеспечивает гибкость с точки зрения необходимости предъявления накладной. Председатель высказал мнение о том, что на данном этапе принять решение не представляется возможным, и эксперты согласились с этим. Поэтому предложенные Германией поправки следует заключить в квадратные скобки и обсудить на следующей сессии Группы в связи со статьей 15.

30. Статья 17. Препятствия к перевозке и выдаче груза

Эксперты приняли два предложения по лингвистическим поправкам, касающимся первых двух пунктов этой статьи. Было также отмечено, что секретариату необходимо проверить ссылку на пункт 1 статьи 16.

31. Статья 18. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

Представитель секретариата ОСЖД просил разъяснить значение слов "разумные сроки" и "законные и разумные инструкции", используемых в первом предложении пункта 2. Представитель Германии отметил, что слова "законами или практикой" в пункте 5 имеют очень узкое значение, и эту формулировку следует усовершенствовать. Председатель предложил заключить части текста, упомянутые ОСЖД и Германией, в квадратные скобки, и отметил, что следует разработать более оптимальные формулировки для обсуждения на следующей сессии Группы.

32. Статья 19. Обоснование ответственности

Эксперты приняли две поправки к пунктам 1 и 4 этой статьи, предложенные представителем Германии ("delay in delivery" ("просрочка в доставке") вместо "exceeding the transit period" (к тексту на русском языке не относится)). Вместе с тем представитель Швейцарии предложил не вносить это изменение в текст на французском языке, поскольку предложенная Германией поправка в полной мере отражена в нынешнем варианте текста.

33. Статья 20. Предположение об утрате груза

Предметом обсуждения были слова "или не был предоставлен в его распоряжение" в пункте 1. Представитель Германии отметил, что другими правовыми нормами в области транспорта такая альтернатива не предусматривается. Секретариат пояснил, что эта формулировка призвана защитить интересы перевозчика. При отсутствии такого положения получатель будет иметь право отказаться от приемки груза и при этом может объявить груз утерянным. Председатель предложил заменить слова "placed at his disposal" ("предоставлен в его распоряжение") словами "arrived for delivery to the consignee" ("прибыл для выдачи получателю"). Эксперты решили продолжить обсуждение по пункту 1 на следующей сессии Группы.

34. Статья 21. Возмещение в случае утраты

Представитель Германии предложил исключить второе предложение пункта 3, поскольку этот вопрос регулируется также положениями статьи 22. После обсуждения Председатель предложил добавить это предложение в статью 22. Председатель просил экспертов обсудить также пределы ответственности в пункте 3. Представитель Германии отметил, что предел ответственности, установленный в рамках этого правового режима, не подлежит изменению. Таким образом, эти пределы должны быть установлены на уровне не ниже 19 СПЗ. По всей вероятности, даже этот предел не будет достаточным, поскольку в отличие от Монреальской конвенции никакой автоматической адаптации к инфляции не предусмотрено. Секретариат заявил, что Монреальская конвенция действительно является моделью для выработки решения в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок. Представитель МКЖТ отметил, что новый правовой режим должен соответствовать КДПГ и на начальном этапе предусматривать предел ответственности на уровне 8,33 СПЗ. Он заявил о необходимости повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок. Председатель предложил, чтобы в рамках нового правового режима были установлены различные уровни ответственности, например 19 СПЗ для продукции ИТ и золота и т.д., и отметил, что не следует сравнивать товары и массы грузов, перевозимые воздушным и железнодорожным транспортом. Представитель Германии указал, что ограничение ценности груза служит именно той цели, которую преследует предложение Председателя. Эксперты решили продолжить обсуждение этого вопроса на следующей сессии.

35. Статья 22. Расчетная единица

Исключенная из статьи 21 фраза, касающаяся пересчета сумм, выраженных в иностранной валюте, была перенесена в статью 22. Представитель ОСЖД предложил две поправки, которые были приняты экспертами.

36. Статья 23. Ответственность за убыток во время перевозки

Замечания по этой статье не обсуждались.

37. Статья 24. Возмещение в случае повреждения

Замечания по этой статье не обсуждались.

38. Статья 25. Возмещение в случае задержки доставки

Представитель Германии предложил лингвистическую поправку, которая была принята экспертами.

39. Статья 26. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Замечания по этой статье не обсуждались.

40. Статья 27. Прочие претензии

Председатель просил экспертов разъяснить, с какой целью в эту статью включен пункт 2. Он предположил, что между статьями 26 и 27 существует противоречие, поскольку в статье 26 говорится об ответственности перевозчика за лиц, услугами которых он пользуется, тогда как в статье 27 говорится об ответственности самих этих лиц. Представитель ОСЖД отметил, что если претензии будут предъявляться лицу, оказывающему услуги перевозчику (например, водителю), то это лицо будет обанкрочено. Председатель отметил, что в России такая претензия будет отклонена судом, поскольку это лицо не подписывало договор. Представитель Германии пояснил, что в других странах претензия в адрес лица, оказывающего услуги перевозчику, является допустимой в соответствии с национальным законодательством. Поэтому назначение пункта 2 состоит в том, чтобы обеспечить для лица, оказывающего услуги перевозчику, возможность ограничить свою ответственность в случае иска таким же образом, как это делает перевозчик. При отсутствии подобного положения перевозчик должен включить его в свои общие условия контрактов. Эксперты решили, что формулировку пункта 2 следует усовершенствовать и обсудить на следующей сессии Группы.

41. Статья 28. Уведомление об ущербе

Экспертами было принято изменение к пункту 3 ("delay in delivery" ("задержка выдачи")), предложенное представителем Германии.

42. Статья 29. Претензии

После обсуждения нескольких предложений представителя Германии в отношении пунктов 3, 5 и 6 эксперты решили взять за правило использование термина "оригинал накладной". Представитель ОСЖД просил разъяснить значение термина "применимое национальное законодательство" в пункте 7. Ему ответили, что речь идет о международном частном праве соответствующего государства.

43. Статья 30. Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

В соответствии с предложением представителя Германии эксперты решили более четко сформулировать положения пунктов 1 и 2, касающихся круга лиц, которые имеют право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке.

44. Статья 31. Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

Представитель Германии предложил использовать термин "**actions relating to the contract of carriage**" ("иски в судебном порядке, **имеющие отношение к договору перевозки**") (как в пункте 1 статьи 29 относительно претензий) вместо термина "**actions based on the contract of carriage**" ("иски в судебном

порядке, **основанные на** договоре перевозки"). Эта формулировка будет использоваться в новом проекте.

45. Статья 32. Расчеты

Замечания по этой статье не обсуждались.

46. Статья 33. Право на регрессное требование

Замечания по этой статье не обсуждались.

47. Статья 34. Процедура предъявления регрессного требования

По мнению Председателя и представителя ОСЖД, данная статья, возможно, выходит за пределы сферы охвата этого правового режима. Эксперты решили, что текст этой статьи следует заключить в скобки и обсудить на следующей сессии Группы.

48. Статья 35. Договоренности относительно регрессных требований

Замечания по этой статье не обсуждались.

49. Эксперты согласились с тем, что, несмотря значительную работу, проделанную к настоящему времени для подготовки окончательного варианта положений договора перевозки в рамках нового правового режима, формулировки по-прежнему предстоит доработать как по существу (с урегулированием всех открытых вопросов), так и в лингвистическом отношении для трех языков (английского, русского и французского). Эксперты выразили надежду на то, что эти открытые вопросы будут решены на следующей сессии Группы. В таком случае они смогут распространить эти положения среди стратегических партнеров, представителей рынка и других заинтересованных сторон в соответствующих странах для рассмотрения и анализа. Подобный подход позволит обеспечить более полный учет потребностей рынка и железнодорожных предприятий путем дальнейшей доработки и совершенствования текста на основе отзывов, которые будут высказаны на осенней сессии Группы (14–16 октября 2015 года).

50. Некоторые эксперты указали на необходимость апробирования положений и получения отзывов от основных заинтересованных сторон путем организации демонстрационных пробегов железнодорожных составов. ОСЖД, МКЖТ и КСТП выразили готовность организовать демонстрационные пробеги поездов, что даст возможность оценить положения нового правового документа на практике. Эксперты просили ОСЖД взять на себя руководство этим мероприятием и представить на осенней сессии Группы (14–16 октября 2015 года) доклад с конкретными отзывами и предложениями, что позволило бы улучшить формулировки положений и учесть потребности железнодорожных предприятий и рынка.

51. Эксперты просили секретариат подготовить на основе обсуждений, проведенных Группой экспертов в ходе десятой сессии, пересмотренный проект текста для нового правового режима в целях его рассмотрения и анализа на следующей сессии Группы.

VI. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, неофициальные документы SC.2/GEURL № 2, 3 и 9 (2014 год)

52. Согласно стратегии, обозначенной в Совместной декларации, подписанной в ходе совещания министров на семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, соответствующую систему управления единым железнодорожным правом следует определить на основе опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (ОТИФ, ОСЖД и пр.), а также международных организаций по другим видам транспорта (ECE/TRANS/2013/2, пункт 2 d)).

53. Группа экспертов отметила предварительное обсуждение вопроса об определении соответствующей системы управления для нового правового режима железнодорожных перевозок на предыдущих сессиях. Группа экспертов констатировала также, что принятие решения о соответствующей системе управления для единого железнодорожного права является одной из трех основных задач, которые ей еще надлежит выполнить. На основе документов ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, неофициальных документов № 2, 3 и 9 SC.2/GEURL (2014 год) Группа экспертов продолжила обсуждение вопросов управления новым правовым режимом железнодорожных перевозок.

54. Секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2015/4, который был подготовлен в качестве основы для экспертных обсуждений. В этом документе определены принципы управления новым правовым режимом и рассмотрены основные трудности в данной области. В нем затронуты вопросы, касающиеся депозитария, административного комитета и прав голоса, а также особого положения региональных организаций экономической интеграции как Договаривающихся сторон.

55. Председатель отметил, что в отношении выполнения функций депозитария и административных функций в рамках нового правового режима существует несколько вариантов. Эти функции на себя может взять Организация Объединенных Наций, независимая организация или даже ОСЖД либо ОТИФ. Представитель ОСЖД указал, что его организация разделяет мнение ОАО "Российские железные дороги", в соответствии с которым на данном этапе конвенция не является приемлемым вариантом. Предпочтение отдается альтернативному решению. Прделанная работа может послужить основой для будущей деятельности, направленной на полную унификацию железнодорожного права.

56. Представитель Германии напомнил, что в соответствии с законодательством Германии и других государств типовой закон или общие положения и условия не могут применяться исходя из императивных норм национального права. Для повышения конкурентоспособности железных дорог необходима конвенция, открытая для всех заинтересованных государств. Представитель Финляндии полностью поддержала мнение делегации Германии. Она отметила, что для обеспечения обязательной силы правового режима требуется конвенция.

57. Председатель согласился с заявлением делегации Германии. Он также считает, что итогом проводимой работы должна стать конвенция. Вместе с тем он вновь указал на то, что, прежде чем эти положения могут быть облечены в форму конвенции под эгидой Организации Объединенных Наций или другой независимой организации, предстоит предпринять и завершить целый ряд шагов. Он отметил, что железнодорожные перевозки практически в каждой стране региона ОСЖД относятся к монопольному сектору. По его мнению, окончательный текст следует одобрить КВТ.

58. Представитель МКЖТ поддержал предложение Председателя об использовании поэтапного подхода. Он отметил также, что МКЖТ готов апробировать и оценить эти положения, приняв участие в демонстрационных пробегах. Представитель КСТП вновь заявил о готовности организовать демонстрационные пробеги железнодорожных составов для оценки рассматриваемых положений в реальных условиях.

59. Эксперты согласились продолжить обсуждение вопроса, касающегося управления правовым режимом, на следующей сессии.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

60. По этому пункту повестки дня предложений не поступало.

VIII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 7 повестки дня)

61. Следующую сессию Группы экспертов планируется провести во Дворце Наций в Женеве 11–13 марта 2015 года. Эксперты просили секретариат перенести это совещание и организовать вторую сессию Группы в начале лета текущего года, а третью сессию – осенью с учетом квот на услуги синхронного перевода и наличия свободных залов. Это позволит экспертам более тщательно подготовиться к рассмотрению открытых вопросов и сделает обсуждения более эффективными и плодотворными.

IX. Резюме решений (пункт 8 повестки дня)

62. Группа экспертов решила, что секретариат подготовит краткий доклад об итогах сессии.
