


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

Женева, 3 и 4 апреля 2014 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Анализ действующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений (пункт 2 повестки дня)	6–8	2
IV. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 3 повестки дня)	9–54	3
V. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 4 повестки дня)	55–59	12
VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	60	13
VII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)	61	13
VIII. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)	62	13



I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою седьмую сессию 3 и 4 апреля 2014 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали эксперты от следующих стран: Азербайджана, Бельгии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Турции, Финляндии, Франции и Швейцарии. Присутствовал также эксперт от Европейского союза (ГД по мобильности и транспорту).
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Центрального управления проекта ТЕЖ ЕЭК ООН, Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также от следующей неправительственной организации: Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций и промышленных групп: "КМС Камерон Маккенна", "Дойче банк (ДБ)", "Литовские железные дороги".

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/1

5. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/1).

III. Анализ действующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4

6. Группа экспертов напомнила, что на своих пятой и шестой сессиях она провела обзор действующих международных соглашений и правовых документов, охватывающих все виды транспорта, на основе схемы, подготовленной секретариатом, с целью определения элементов и механизмов, а также оптимальной практики, которые могли бы быть актуальными для создания единого режима железнодорожных перевозок (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4).
7. Группа экспертов решила, что, поскольку от экспертов не поступило никаких замечаний, документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4 следует считать правильным и полным и, таким образом, окончательным.
8. Эксперты поблагодарили секретариат за безупречную работу, проделанную им в ходе подготовки столь ответственного и сложного документа, позволившего экспертам добиться второго конкретного результата с учетом целей, изложенных в Совместной декларации. Эксперты решили, что отныне этот документ следует рассматривать в качестве справочного документа в ходе их работы по формированию единого железнодорожного права.

IV. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/3, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/4, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5

9. Группа экспертов напомнила о первоначальном обзоре колонок 3 и 4 документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, проводившемся на ее предыдущей сессии. В этом документе содержится оценка соответствующих правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также первые элементы и возможная формулировка некоторых конкретных правовых положений, которые могли бы быть включены в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. Этот обмен мнениями проводился постатейно начиная с новой предложенной статьи А (Область применения) до статьи I (Доказательная сила накладной) (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, пункты 17–39).

10. С учетом этого первоначального обзора концептуальной и правовой основы нового международного железнодорожного режима секретариат подготовил документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, в котором в общем виде приведены дальнейшие возможные формулировки конкретных правовых положений начиная со статьи J (Упаковка и погрузка) до статьи КК (Договоренности относительно регрессных требований), для рассмотрения и обзора экспертами.

11. Что касается статей J–КК, то в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 содержится сопоставление соответствующих положений КОТИФ/ЦИМ (колонка 1) и СМГС (колонка 2). Эти правовые положения кратко оценены в контексте таких других международных правовых документов, как КДПГ и Монреальская конвенция (колонка 3). И наконец, были приведены первоначальные элементы и возможная формулировка некоторых конкретных правовых положений (колонка 4), которые могли бы быть включены в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам.

12. Эксперты согласились с тем, что первоначально более глубокого понимания концепции международного правового режима, регулирующего железнодорожные перевозки, следует достичь посредством начала обзора положений этого нового правового документа.

13. На рис. 1 ниже схематически представлена основная концепция нового международного правового режима, регулирующего железнодорожные перевозки, т.е. типового законодательства, охарактеризованного секретариатом, причем она служит первым шагом на пути к унификации режимов железнодорожных перевозок.

14. В соответствии с этой концепцией новый международный правовой режим железнодорожных перевозок, не затрагивая нынешние два режима, восполнит оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС пробел для применения единого договора железнодорожной перевозки, единой накладной и единой системы ответственности для евро-азиатских железнодорожных перевозок. Этот режим позволит осуществлять железнодорожные перевозки от Атлантического до Тихого океана на той же правовой основе, которая в настоящее время возможна только для автомобильного и воздушного транспорта.

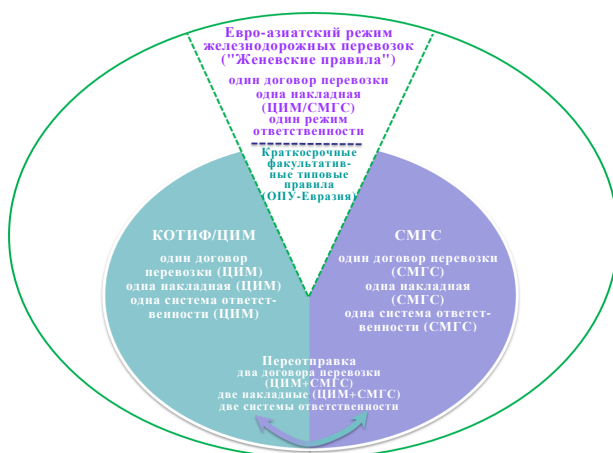
15. Предлагаемая концепция предусматривает применение поэтапного подхода к унификации международного железнодорожного права. Ее следует принять с учетом следующих аргументов или обоснований:

а) следует избегать разработки общего (третьего) слоя международного железнодорожного права, противоречащего КОТИФ/ЦИМ и СМГС, по крайней мере во избежание коллизии конвенций;

б) процесс формирования нового международного режима железнодорожных перевозок, полностью заменяющего собой КОТИФ/ЦИМ и СМГС, будет сложным и потребует значительных временных затрат из-за продолжительных переходных периодов, необходимых для вступления в силу нового документа и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

Рис. 1

Первый шаг на пути к формированию единого железнодорожного права: основная концепция



Источник: ЕЭК ООН.

16. В основу этой концепции нового правового железнодорожного режима, т.е. типового законодательства, будут положены следующие аспекты:

а) Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет действовать – на первом этапе – только в отношении тех международных железнодорожных перевозок, которые выходят за рамки применения нынешних режимов КОТИФ/ЦИМ или СМГС.

б) Применение нового правового режима железнодорожных перевозок на железнодорожном транспорте будет носить добровольный характер. Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет применяться только в том случае, если стороны договора железнодорожной перевозки, т.е. грузоотправитель и железнодорожное предприятие в качестве перевозчика, заключающего договор перевозки, договорятся об этом и согласятся с применением нового правового режима железнодорожной перевозки (факультативно). Таким образом, решение об эффективности и успехе реализации этого нового правового механизма будет принимать сам рынок. Вместе с тем, как только стороны договора перевозки согласятся с применением нового железнодорожного режима и укажут это в договоре, его положения станут обязательными.

с) На этом первом этапе основное внимание будет сосредоточено на договоре перевозки и, в частности, на правах и обязанностях сторон договора перевозки, на документации, ответственности, заявлении претензий и отноше-

ниях между перевозчиками. Такие другие не менее важные вопросы, как технические требования, железнодорожная инфраструктура, подвижной состав, а также охрана и безопасность, будут рассматриваться на втором этапе, причем только в том случае, если новый правовой документ будет успешно использовать большинство заинтересованных стран.

d) Вначале географическую сферу действия единых правил, регулирующих железнодорожные перевозки, следует распространить на регион ЕЭК, а также на такие заинтересованные страны, как Китай и Монголия. Основная же цель состоит в создании международного железнодорожного режима, который смогут применять все заинтересованные страны.

17. Подобный новый международный режим железнодорожных перевозок будет основан на соответствующих положениях КОТИФ/ЦИМ и на последнем проекте нового СМГС. Такой подход, предполагающий использование хорошо знакомых и доказавших свою состоятельность правовых положений, стандартов и процедур, должен обеспечить беспрепятственную и эффективную реализацию нового правового режима железнодорожных перевозок в тех странах, которые к нему присоединятся.

18. Эксперты, по всей видимости, достигли консенсуса по поводу того, что следует принять такой поэтапный подход с учетом того, что на данном этапе основное внимание следует уделить договору перевозки и восполнению пробела, оставленного КОТИФ/ЦИМ и СМГС, не затронув ни одного из действующих режимов.

19. После достижения консенсуса по основной концепции (типовому законодательству) Председатель предложил следующие четыре этапа осуществления данной деятельности:

a) Этап 1: формирование основы будущей конвенции в области грузовых перевозок; разработка единых подходов к использованию перспективных оперативных и управленческих механизмов в рамках единого транспортного права;

b) Этап 2: техническое и экспериментальное апробирование (экспериментальный этап) норм, предусматриваемых типовыми правилами;

c) Этап 3: увеличение объемов перевозимых грузов в рамках нового типового законодательства; использование типового законодательства в случае перевозок, при которых происходит переход от правового режима ЦИМ к СМГС и наоборот, для реализации практической оценки;

d) Этап 4: полномасштабное введение норм, предусматриваемых единым транспортным правом.

20. Представитель ОТИФ отметил, что положения, предлагаемые секретариатом ЕЭК ООН в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, в значительной степени аналогичны – с учетом некоторых редакционных различий – положениям, представленным ОТИФ 20 января 2014 года. В положениях ОТИФ от 2014 года позаимствованы основные элементы исследования, проведенного по распоряжению ОТИФ в 2011 году. Кроме того, в данной связи аналогичны также концепции, предлагаемые для применения стыковочного нормативного акта в контексте грузовых перевозок через границы между зонами применения режимов ЦИМ и СМГС.

21. Представители ОТИФ и ОСЖД заявили, что готовы учредить совместную неофициальную группу с основной целью, заключающейся в оказании даль-

нейшего содействия в работе, проводящейся Группой экспертов по единому железнодорожному праву. Группа экспертов решила, что любая помощь будет весьма кстати. Вместе с тем было четко заявлено, что любой вклад этой неофициальной группы следует вносить с учетом предельных сроков, установленных секретариатом, и что соответствующие документы следует составлять на основе правил и предписаний, разработанных ЕЭК ООН для ее официальных групп экспертов.

22. С учетом достигнутого консенсуса по основной концепции первого этапа разработки нового правового документа (типового законодательства) Группа экспертов провела первый обзор колонок 3 и 4, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, по остальным статьям, обзор которых не удалось провести на предыдущей сессии, с тем чтобы достичь общего понимания пояснительных правовых положений, которые должны быть включены в новый международный правовой режим железнодорожных перевозок. Этот обмен мнениями был произведен постатейно начиная от новой предложенной статьи J до статьи КК.

23. Упаковка, погрузка

Секретариат упомянул, что положения как ЦИМ, так и СМГС касаются упаковки и погрузки грузов. Возможная формулировка, предусмотренная для нового правового режима, регламентирует погрузку и упаковку грузов в рамках единого правила по аналогии с СМГС. Эксперты достигли согласия по формулировке данного положения.

24. Выполнение административных формальностей

Формулировка нового предлагаемого положения о выполнении административных формальностей основывается главным образом на статье 11 КДПП. Никаких замечаний от экспертов по данному положению не поступило.

25. Сроки доставки

Председатель отметил, что в СМГС в настоящее время установлены сроки доставки. В тех случаях, когда требуется сократить сроки доставки, предусматриваются дополнительные сборы. Представитель Германии подчеркнул, что и в ЦИМ предусмотрены предельные сроки доставки. Секретариат упомянул о том, что в ЦИМ также предусмотрены дополнительные сборы в случае поступления просьбы о сокращении сроков доставки. Председатель и эксперты согласились с тем, что для повышения конкурентоспособности железных дорог следует предусмотреть их эксплуатацию в течение 24 часов в сутки и 7 дней в неделю и что рассчитывать сроки доставки следует с учетом работы в воскресные дни и официальные праздники.

26. Выдача

Председатель отметил, что в рамках СМГС получатель может отказаться от приема груза лишь в тех случаях, когда качество груза вследствие повреждения, порчи или по другим причинам изменилось настолько, что исключается возможность частичного или полного использования его по первоначальному назначению. Такого положения в ЦИМ не предусмотрено. Секретариат упомянул о том, что между СМГС и ЦИМ в контексте этого положения существуют значительные различия. Эксперты решили, что следует более подробно рассмотреть это положение и в надлежащее время передать в секретариат соответствующие замечания.

27. Право распоряжаться грузом

Председатель отметил, что в СМГС содержится исчерпывающий перечень случаев, в которых в договор перевозки могут вноситься любые изменения. Наличие такого перечня позволяет предотвратить любые противозаконные деяния. Представитель Германии подчеркнул, что, вероятно, можно было бы отказаться от подобного перечня и использовать более практический подход, если бы статья М рассматривалась в сочетании со статьей О, касающейся осуществления права распоряжения грузом. Председатель отметил, что затем следует внести поправки в это положение со ссылкой на национальное законодательство. Представитель ОСЖД подчеркнул, что перевозчику следует хранить груз. Представитель Российской Федерации задал вопрос о том, будет ли существовать какое-либо положение, в силу которого перевозчик сможет изменять договор перевозки. Сотрудник секретариата ответил, что такое положение предусмотрено в пункте 2 статьи О. Эксперты решили, что следует пересмотреть это положение в сочетании со всеми положениями статьи О и передать в секретариат соответствующие замечания.

28. Осуществление права распоряжения

Эксперты решили, что следует пересмотреть это положение в сочетании с положениями статьи М, касающейся права распоряжаться грузом, и передать в секретариат соответствующие замечания.

29. Препятствия к перевозке и выдаче груза

Секретариат упомянул о том, что это положение в настоящее время позволяет обезопасить железные дороги от перевозки опасных грузов. В соответствии с СМГС формулировка, предусмотренная новым правовым режимом, объединяет оба препятствия к перевозке и выдаче в рамках единых положений. Никаких замечаний по формулировке данного положения от экспертов не поступило.

30. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

Председатель отметил, что в целом использование этого положения следует поддержать. Вместе с тем следует тщательно изучить элементы, связанные с таможенными вопросами, с тем чтобы избежать коллизии с таможенным и/или национальным законодательством. Секретариат подчеркнул, что статья С затрагивает вопросы, касающиеся таможенного законодательства, однако соответствующая ссылка будет включена и в статью Q.

31. Ответственность

Председатель отметил, что структура пункта 1 этого положения не ясна. Он обратил внимание на последнее предложение этого пункта, в котором речь идет о вопросах ответственности в том случае, когда договор перевозки заключен несколькими перевозчиками. После обстоятельного обсуждения эксперты решили исключить последнее предложение пункта 1. Кроме того, эксперты решили исключить текст в скобках в пункте 2, поскольку он содержит в какой-то мере ненужное уточнение. Секретариат упомянул, что в целом статью R (ответственность) следует читать вместе со статьями ВВ (перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке) и НН (право на регрессное требование). Эти три статьи представляют собой широкую схему ответственности в условиях ограничений, которые устанавливаются статьями ВВ и НН. Эксперты согласи-

лись с тем, что это положение следует изучить дополнительно и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

32. Бремя доказывания

Секретариат выразил мысль о том, что бремя доказывания не следует включать в положения этого нового правового инструмента, поскольку оно возлагается на перевозчика и проистекает из общих правил свидетельских показаний. Председатель отметил, что экспертам следует более тщательно рассмотреть и проанализировать этот вопрос. Эксперты согласились с тем, что это положение следует изучить более обстоятельно и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

33. Фактический перевозчик

Секретариат выразил мысль о том, что использование термина "фактический перевозчик" следует избегать в данном положении нового правового режима, как это сделано в случае соглашения СМГС. Эксперты согласились с таким подходом.

34. Предположение об утрате

Секретариат указал, что если ЦИМ и КДПГ разрешают грузополучателю выбирать между доставкой и возмещением в случае обнаружения грузов, то СМГС предусматривает, что грузополучатель должен согласиться принять груз в течение шестимесячного периода. Председатель отметил, что число дней, по прошествии которых грузы должны считаться утраченными, если они не были доставлены грузополучателю, в СМГС и ЦИМ не одинаково. Эксперты решили, что это положение следует изучить более тщательно и в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

35. Возмещение в случае утраты

Секретариат отметил, что КДПГ, ЦИМ и СМГС следуют в этом вопросе одинаковым принципам. Обязательство выплачивать возмещение ограничено ценностью утраченных грузов и уплаченными суммами за перевозку. Формулировка нового правового режима также строится на этих принципах. Вместе с тем нынешнее предложение не предусматривает никаких пределов. Председатель указал, что возмещение следует рассматривать в качестве соответствующей доли ценности грузов. Представитель МКЖТ счел важным установить соответствующий предел по коммерческим соображениям и по соображениям конкуренции. Эксперты решили, что это положение следует изучить более тщательно и в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

36. Ответственность при убыли в массе груза

Секретариат отметил, что формулировка для этого предложения не была разработана с учетом типа грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в сообщении между Европой и Азией. Председатель указал на важность такого положения и обратил внимание на перечень, который представлен в общих чертах в Соглашении СМГС по этому вопросу. Представитель Европейской комиссии подчеркнул, что на данный момент в странах ЕС скоропортящиеся пищевые продукты железнодорожным транспортом не перевозятся. Представители ОСЖД и Российской Феде-

рации отметили, что экспертам не следует ограничивать себя при разработке этого положения тем, что перевозится сегодня по маршрутам, проходящим по Европе и Азии. Они добавили, что соответствующий перечень должен быть составлен, однако, возможно, не столь подробно, как это сделано сегодня в Соглашении СМГС. Эксперты согласились, что формулировку этого положения следует разработать и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие предложения и замечания.

37. Возмещение в случае повреждения

Секретариат указал, что в основу нового правового режима железнодорожных перевозок можно было бы положить сопоставимые по своей структуре положения, регламентирующие возмещение в случае повреждения, содержащиеся в ЦИМ, СМГС и КДПГ. Председатель отметил, что перевод слова "damage" (повреждение) на русский язык следует изменить, поскольку оно имеет иное значение.

38. Возмещение в случае просрочки в доставке

Секретариат отметил, что если ЦИМ и СМГС предусматривают сопоставимые по своей структуре положения, регламентирующие возмещение в случае просрочки в доставке, то они не одинаковы в том, что касается предельных сроков. Эти предельные сроки следует согласовать. Председатель указал, что в СМГС и ЦИМ приняты разные подходы. В ЦИМ речь идет об утрате в случае просрочки, в СМГС речь идет о просрочке. В этой связи во всех случаях нам надо уточнить, идет ли речь о возмещении за утрату в случае просрочки или о возмещении за просрочку. Он также высказал предположение о том, что такое возмещение не должно превышать расходы перевозчика. Представитель ОСЖД напомнил о том, что в статье 27 СМГС речь идет о возмещении только в случае просрочки. Возмещение в случае утраты рассматривается в других статьях СМГС. Он также указал, что если сумма возмещения, которая применяется сегодня в СМГС, будет увеличена более чем на 30%, то члены ОСЖД не смогут согласиться с этим. Секретариат отметил, что в основу ЦИМ положен принцип финансовых убытков. Возмещение предусматривается только в том случае, если причиной утраты явилась просрочка. Председатель подчеркнул, что это положение должно включать как возмещение в случае просрочки, так и возмещение за утрату в случае просрочки. Представитель ОТИФ отметил, что в любом случае сначала необходимо принять решение по статье М (срок доставки), а затем по статье V (возмещение в случае просрочки в доставке). Эксперты решили, что формулировку этого положения следует разработать и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие предложения и замечания.

39. Возмещение в случае объявления ценности

Секретариат отметил, что формулировка этого положения не была подготовлена, поскольку принятая концепция предусматривает согласие на перевозку специальных грузов. Председатель указал на то, что экспертам следует дополнительно обсудить это положение и особенно случай объявления ценности. Эксперты согласились с тем, что это положение следует изучить более обстоятельно и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

40. Пересчет валюты и начисление процентов

Секретариат отметил, что КДПГ, ЦИМ и СМГС содержат похожие положения, которые можно было бы включить в новый правовой режим железнодорожных перевозок. Эксперты не высказали по этому положению никаких замечаний.

41. Ответственность в смешанном железнодорожно-морском сообщении

Секретариат отметил, что формулировка такого положения для нового правового режима железнодорожных перевозок разработана не была. Это положение об ответственности в смешанном железнодорожно-морском сообщении предусмотрено только в ЦИМ. Председатель отметил необходимость рассмотрения этого положения в будущем, поскольку оно будет иметь весьма важное значение для интермодальных перевозок. Российская Федерация указала, что в будущем такое положение будет необходимо. Турция отметила, что это положение необходимо по той причине, что в настоящее время существуют коридоры по территории Евразии, например Алматы – Стамбул, который проходит через Ван – озеро Татван в Турции. Представитель МКЖТ также указал на то, что такое положение будет необходимо, поскольку транспортные коридоры проходят через Каспийское море. Эксперты решили, что это положение следует включить в проект и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания или предложения.

42. Лица, за которых отвечает перевозчик

Представитель ОСЖД отметил, что новый пересмотренный вариант СМГС включает такое положение. Эксперты согласились с формулировкой этого положения.

43. Прочие претензии

Секретариат отметил, что ЦИМ и, по существу, также СМГС предусматривают, что в том случае, если эти конвенции применимы, заявители претензий не могут получить большее вознаграждение на основании других правовых норм. Аналогичные положения следует также включить в новый правовой режим железнодорожных перевозок. Эксперты согласились с формулировкой этого положения.

44. Уведомление об ущербе

Секретариат отметил, что ЦИМ и СМГС предусматривают два отдельных этапа урегулирования претензий: (обязательная) подготовка соответствующего сообщения перевозчиком и претензии, уполномоченным лицом (заявителем претензии). В соответствии с ЦИМ эта претензия носит факультативный характер, в то время как в СМГС она обязательна. Новый правовой режим железнодорожных перевозок можно создать на основе КДПГ. Вместо требования о подготовке сообщения, подтверждающего факт убытков, новый правовой режим мог бы предусматривать регистрацию ущерба наряду с факультативной претензией с целью обеспечить временную отсрочку периода действия ограничения. Кроме того, в пункт 3 следует включить число дней, по истечении которых требования в отношении отсрочки не принимаются. Председатель указал, что основным документом, который дает право на предъявление претензии, является коммерческий акт. В этой связи весьма важно указывать, например, число требуемых экземпляров и т.п. Описание коммерческого акта должно содержаться здесь или в статье, в которой указаны права перевозчи-

ков. Эксперты согласились с тем, что это положение следует пересмотреть и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

45. Претензии

Секретариат отметил, что новый правовой режим регламентирует претензии и оставляет вопрос урегулирования претензий на усмотрение сторон договора. Председатель указал, что в российском законодательстве это – обязательная процедура; претензии должны предъявляться сначала перевозчиком и лишь, затем предприниматься какие-либо процессуальные действия. Представитель Германии упомянул о том, что основная цель состоит в том, чтобы создать что-то на будущее на основе стандартного текста. Представитель МКЖТ сообщил, что они также считают это положение важным для железнодорожных операций и что его следует включить. Эксперты согласились, что это положение следует пересмотреть и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

46. Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке

Секретариат отметил, что ЦИМ и СМГС регулируют вопрос о том, кто на основе договора перевозки имеет право предъявлять иск (право-способность подавать иск), против кого иск может быть предъявлен (право-способность отвечать по иску) и где должно располагаться место предъявления иска (юрисдикция). Статья АА нового правового режима железнодорожной перевозки представляет собой сокращенный вариант вышеупомянутых статей. Эксперты согласились с формулировкой этого положения.

47. Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке

Председатель отметил, что данная статья обсуждалась вместе со статьей R (обоснование ответственности). Он указал, что в третьей строке пункта 1 следует исключить слова "или одному из нескольких договорных перевозчиков". Эксперты согласились, что это положение следует рассмотреть еще раз и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

48. Суд

Эксперты согласились, что это положение следует рассмотреть еще раз и что в секретариат следует направить в должное время соответствующие замечания.

49. Исполнение судебных решений. Наложение ареста на имущество

Председатель отметил, что это положение, возможно, не является предметом конвенции в области железнодорожного транспорта. В случае наличия каких-либо практических последствий эксперты должны еще раз обсудить этот вопрос. В противном случае его следует исключить. Эксперты решили еще раз рассмотреть это положение и представить в должное время в секретариат соответствующие замечания.

50. Право подачи иска

Секретариат отметил, что ЦИМ, СМГС и Монреальская конвенция в некоторых случаях предусматривают право подачи иска. Вместе с тем КДПГ допускает только срок давности. Председатель указал, что в дан-

ном случае было бы достаточно предусмотреть срок давности. Эксперты решили еще раз рассмотреть это положение и представить в должное время в секретариат соответствующие замечания.

51. Срок давности

Председатель предложил установить срок давности в связи с перевозкой в рамках данного правового режима на уровне одного года. Он также высказал свои соображения по пункту 2 в том плане, что включение ссылки на претензию в письменном виде будет зависеть от нашего решения о том, включать нам положение по искам или нет. Эксперты решили еще раз рассмотреть это положение в сочетании с положением по искам и представить в должное время в секретариат соответствующие замечания.

52. Арбитраж

Эксперты согласились с формулировкой, представленной по этому положению.

53. Статьи раздела по отношениям между перевозчиками

Эксперты решили, что в случае статей, включенных в раздел, посвященный отношениям между перевозчиками (начиная со статьи GG и заканчивая статьей KK, будет еще раз рассмотрена экспертами, которые представят в должное время в секретариат соответствующие замечания.

54. По результатам этого первого рассмотрения концептуальной и правовой основы статей J–KK нового международного режима железнодорожных перевозок Группа экспертов приняла решение о том, что к своей следующей сессии документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5 следует пересмотреть с учетом результатов обсуждения статей J–KK на данной сессии и A–I на предыдущей сессии.

V. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 4 повестки дня)

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

55. Группа экспертов приняла к сведению тот факт, что на своей предыдущей сессии секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, в котором изложена переданная ОСЖД и МКЖТ подробная информация, включенная в неофициальные документы SC.2/GEURL № 2 и 3 (2013), и который содержит предварительный анализ соответствующих вопросов управления, закрепленных в других транспортных конвенциях/соглашениях. В связи с нехваткой времени Группа экспертов не смогла рассмотреть этот документ.

56. Секретариат проинформировал Группу о том, что ОСЖД представила детальный анализ системы управления СМГС и ЦИМ на английском и русском языках и что этот анализ размещен на веб-сайте группы в качестве неофициального документа SC.2/GEURL № 2 (2014).

57. В целях облегчения обсуждений системы управления нового правового режима железнодорожных перевозок секретариат представил обзор такой системы управления (неофициальный документ SC.2/GEURL № 3 (2014)). В этом обзоре не содержится никакого предложения, однако в нем в целом излагается информация о различных участниках и функциях, которые существуют и которые можно было бы использовать. В настоящее время в этом плане есть три основных функции, которые могли бы обеспечить эффективность соответствующей системы управления: а) функция депозитария, б) административная функция и с) функция секретариатской поддержки. Каждая функция может включать несколько видов участников. В случае функции депозитария важная роль в этом плане отводится Организации Объединенных Наций в качестве депозитария международного режима железнодорожных перевозок. В случае административной функции можно было бы следовать существующей надлежащей практике, сложившейся в Организации Объединенных Наций. Одним из эффективных решений могло бы явиться создание соответствующего административного комитета, в работе которого участвуют все заинтересованные субъекты деятельности и договаривающиеся стороны и который подотчетен перед Рабочей группой по железнодорожному транспорту. Что касается функции секретариатской поддержки, то исключительную важную роль в этом плане могли бы играть секретариаты ОТИФ, ОСЖД и ЕЭК ООН.

58. Эксперты решили, что для данного нового правового режима следует определить и принять самый подходящий или даже самый лучший вариант системы – механизма управления. Было отмечено, что в соответствии с совместной декларацией, подписанной министрами, необходимо определить и обсудить, на основе принципиального консенсуса по унифицированному железнодорожному праву соответствующую систему управления с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (ОСЖД, ОТИФ и других), а также международных организаций других видов транспорта.

59. Эксперты выразили признательность Секретариату за его инициативу представить обзор системы управления правового режима железнодорожных перевозок. Этот вопрос должен быть обсужден более подробно на следующей сессии Группы.

VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

60. Предложений по этому пункту повестки дня не поступило.

VII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)

61. Следующая сессия Группы экспертов должна состояться, в соответствии с планами, во Дворце Наций в Женеве 10–11 июля 2014 года.

VIII. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)

62. Группа экспертов решила, что секретариат подготовит краткий доклад по итогам данной сессии.