


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

Женева, 10 и 11 июля 2014 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) .....	5	2
III. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 2 повестки дня) ..	6–46	2
IV. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 3 повестки дня) .....	47–52	11
V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня) .....	53	12
VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня) .....	54	12
VII. Резюме решений (пункт 6 повестки дня) .....	55	12



## I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою седьмую сессию 10 и 11 июля 2014 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали эксперты от следующих стран: Азербайджана, Бельгии, Германии, Казахстана, Польши, Российской Федерации, Турции, Финляндии и Швейцарии. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК ООН на сессии присутствовали также представители Ирана (Исламской Республики). 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), Евразийской экономической комиссии и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). В работе сессии приняли участие эксперты 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 Бан (ДБ)", "Литовские железные дороги".

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/6

5. Группа экспертов утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/6).

## III. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 2 повестки дня)

*Документация:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8, неофициальные документы SC.2/GEURL № 4–8 (2014 год)

6. Группа экспертов напомнила, что для достижения общего понимания концепций и подготовки пояснительных правовых положений, которые надлежит закрепить в новом международном правовом режиме, регулирующем железнодорожные перевозки, она произвела на своих шестой и седьмой сессиях первоначальный обзор колонок 3 и 4 документов секретариата ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/5, содержащих оценку соответствующих правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также первые элементы и возможную формулировку некоторых конкретных правовых положений, которые могут быть включены в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. Этот обмен мнениями был проведен постатейно начиная с новой предложенной статьи А (Область применения) до статьи КК (Договоренности относительно регрессных требований)

(ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8, пункты 17–39, и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/2, пункты 9–53).

7. Что касается статей А–КК, то в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 содержится краткий анализ положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также таких других международных правовых документов, как КДПГ и Монреальская конвенция (колонка 1). Кроме того, этот документ включает элементы и возможную формулировку некоторых конкретных правовых положений (колонка 2), которые могли бы быть отражены в правовом документе по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам. При подготовке настоящего документа секретариат принял во внимание все полученные в надлежащее время экспертами замечания, предназначенные для служб письменного перевода Организации Объединенных Наций.

8. Группа экспертов провела второй обзор колонок 1 и 2, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8, по всем проанализированным статьям, с тем чтобы достичь согласия по формулировке пояснительных правовых положений, которые надлежит закрепить в новом международном правовом режиме, регулирующем железнодорожные перевозки. Этот обмен мнениями и предложениями был произведен постатейно начиная с предложенной статьи А до статьи КК.

9. Статья А. Область применения

Секретариат провел обзор концепции, лежащей в основе предлагаемого типового законодательства, которое служит первым шагом на пути к унификации двух существующих международных режимов, регулирующих евро-азиатские железнодорожные грузовые перевозки. Секретариат указал, что область применения и остальные положения, перечисленные в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8, служат отражением этого первого шага в направлении унификации двух правовых режимов железнодорожных перевозок. Таким образом, перечисленные положения следует толковать и понимать как положения, служащие реализации этого первого шага, т.е. подготовке типового законодательства.

Председатель отметил, что пункт 1 противоречит пункту 4. Представитель Германии указала, что область применения на самом деле широка и что в пункте 4 предлагается один из вариантов возможного решения. Представитель Российской Федерации отметил, что первоначально его страна не была согласна с такой областью применения. Он указал, что для сужения области применения в новом правовом режиме нет никакой необходимости. Представители Литовских железных дорог и "Дойче Бан" указали, что не следует ограничивать область применения этого нового правового режима. ОТИФ напомнила, что данная область применения, т.е. промежуточное законодательство между режимами ОСЖД и ОТИФ, была предложена ОТИФ на первом совещании и, по ее мнению, является единственным средством обеспечения действенного правового режима, регулирующего евро-азиатские грузовые перевозки. Председатель отметил, что этот режим послужит дополнением к существующим режимам ЦИМ и СМГС. Представитель Швейцарии, сославшись на пункты 2 и 3, указал, что следует включить положения, касающиеся интермодальных перевозок, и при этом эффективнее заняться проблемами "внутренних перевозок". Представители Российской Федерации, Европейской комиссии и МКЖТ согласились с замечанием представителя Швейцарии и с необходимостью включения положений, касающихся интермодальных перевозок. Представитель Германии отметила, что следует избегать кол-

лизий между конвенциями, например с Роттердамскими правилами, и по этой причине не следует включать положения, касающиеся интермодальных перевозок. Председатель предложил использовать в этих положениях не нынешнее подробное, а более общее упоминание об интермодальных перевозках. Эксперты решили пересмотреть положения об области применения и достигли согласия по следующему тексту:

"§1 Данный правовой режим/данное типовое законодательство применяется/может применяться к каждому договору железнодорожной перевозки груза за плату, когда

- 1) место приема груза и место, предусмотренное для выдачи, расположены в двух различных государствах-членах, являющихся Договаривающимися сторонами настоящего правового режима, и
- 2) стороны договора примут решение, что этот договор попадает под действие данного правового режима.

§2 Стороны договора перевозки могут также согласовать применение настоящего правового режима при интермодальных перевозках, включающих железнодорожные перевозки, если они не противоречат (международным) актам, регулирующим деятельность других видов транспорта.

§3 Каждое Договаривающееся государство может в момент подписания или ратификации заявить, что данный правовой режим не будет применяться к договорам железнодорожной перевозки грузов, на которые распространяются положения ЦИМ и/или СМГС либо двусторонние соглашения между Договаривающимися государствами".

Представитель МКЖТ одобрил принятые положения, поскольку предложение МКЖТ, касающееся прежнего §2, было принято и существующий §3 был изменен (не исключен) путем включения оговорки в отношении ЦИМ и СМГС, а также двусторонних договоров.

Вместе с тем МКЖТ и ОТИФ указали, что новый §3 опирается на заявление каждого из Договаривающихся государств о неприменении. Было бы предпочтительнее использовать позитивную формулировку, уточняющую, что новый документ не применяется на том участке пути, где в отношении всей перевозки может применяться один из двух существующих режимов (ЦИМ или ОСЖД).

10. Статья В. Право императивного характера

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

11. Статья С. Предписания публичного права

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

12. Статья D. Договор перевозки. Содержание накладной

§1 этой статьи был утвержден в существующем виде, хотя МКЖТ и ОТИФ высказались за добавление предложения, уточняющего, что грузоотправитель должен платить. Что касается §2, то был высказан ряд замечаний относительно слова "отсутствие". Председатель заявил, что невозможно производить перевозку без накладной. Представитель Германии отметила, что в данном пункте идет речь о том, что для надежного доказательства существования договора следует выписать накладную. Однако

договор остается в силе даже без накладной. Представитель МКЖТ отметил, что следует включить определение оплаты. Секретариат указал, что статья А относится к "каждому договору железнодорожной перевозки груза за плату". Однако при необходимости в пункт 1 этой статьи следует включить предложение, уточняющее, что платить должен грузоотправитель. Председатель сделал вывод о том, что в целом §2 этой статьи является приемлемым, однако слово "отсутствие" следует пересмотреть и, возможно, заменить. Представитель Германии высказала замечание относительно включенной в §3 фразы, выделенной жирным шрифтом. Ее надлежит изменить следующим образом: "в той мере, в которой это допускается применимое законодательство". Председатель отметил, что следует выделить жирным желтым шрифтом это предложение и рассмотреть два возможных варианта, а именно: со ссылкой на применимое законодательство и без такой ссылки. Что касается §4, то все эксперты согласились с тем, что данный режим должен включать положение, касающееся электронной накладной. Вместе с тем следует дополнительно обсудить вопрос о том, насколько подробными должны быть указываемые сведения. Представитель Германии отметила, что требуются ключевые элементы и что в настоящее время в данном положении упоминаются лишь самые основные сведения. Она указала, что следует сделать ссылку на применимое национальное законодательство. Представитель Российской Федерации отметил, что следует исключить всю информацию, относящуюся к электронной накладной. По мнению Председателя, ссылка на электронную накладную должна существовать. Он предложил сохранить первый абзац §4 и предложение, гласящее, что электронная накладная должна содержать те же сведения, что и накладная, предусмотренная в настоящем правовом режиме. Всю другую информацию, включенную в §4, следует исключить. Представитель МКЖТ высказал мнение о том, что для использования электронной накладной предусмотрены соответствующие правовые полномочия (§4). Однако они были сформулированы по образцу дополнительного протокола к КДПГ, а это неправильно, так как требования, предъявляемые к автомобильному транспорту, нельзя отождествлять с требованиями, предъявляемыми к железнодорожному транспорту. Не включено никакой информации, необходимой для передачи между перевозчиками, а также управляющему инфраструктурой. Кроме того, функциональные правила не подлежат включению в законодательное предписание; согласовывать правила со своими требованиями должны скорее промышленные предприятия. Представляется, что самым простым и логичным способом достичь этого было бы использование документов МКЖТ, как это всегда было в прошлом. Кроме того, этот пункт противоречит §2 статьи Е. К тому же электронной накладной предпочтения не отдается.

13. Статья Е. Формулировки, используемые в накладной

Все три параграфа этой статьи были приняты и утверждены экспертами, за исключением m) и n) §1. Председатель отметил, что в контексте СМГС все расходы покрываются за счет грузополучателя и что эти расходы следует упомянуть в положениях, хотя и не детально. Поэтому скобки в подпункте n) следует исключить. Представитель МКЖТ упомянул, что, вероятно, следует подробнее рассмотреть процедуры таможенного транзита различных таможенных союзов.

14. Статья F. Ответственность за сведения, внесенные в накладную

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

15. Статья G. Оплата расходов

Представитель ОСЖД указал, что в раздел, посвященный осуществлению провозной платы и штрафных платежей, следует включить статью 24 Общих положений СМГС (неофициальный документ SC.2/GEURL № 8 (2014 год), стр. 11 и 12). Секретариат отметил, что статью G следует рассматривать в сочетании со статьей M. Такое сочетание обеспечивает эффективное решение. Председатель заявил, что в статье G следует сделать ссылку на статью M. Представитель МКЖТ указал, что в §3 перед словом "тарифов" следует включить слова "цен и". Он отметил, что установление тарифов противоречит свободе конкуренции и основным принципам Единых правовых предписаний ЦИМ. Представитель Российской Федерации сделал оговорку в отношении этой статьи до получения разъяснений, которые будут представлены позднее.

16. Статья H. Проверка

Представитель ОСЖД отметил, что в раздел, посвященный проверке груза, следует включить статью 16 Общих положений СМГС (неофициальный документ SC.2/GEURL № 8 (2014 год), стр. 12). В этой связи секретариат сообщил, что в добавлении предложения ОСЖД, возможно, нет необходимости, так как в конце §1 указано следующее: "если законы и нормы страны, в которой проводится проверка, не предусматривают иного". Председатель указал, что в соответствии с законодательством Российской Федерации свидетели в проведении проверки участия не принимают. Кроме того, в этой статье не содержится информации о каких бы то ни было процедурах. Поэтому следует либо указать все подробно, либо сослаться на применимое национальное законодательство. Представитель Германии отметила, что перевозчик захочет знать, все ли в накладной указано правильно. Что в таком случае означала бы ссылка на национальное законодательство? Представитель МКЖТ подчеркнул, что второй абзац §2 не вписывается в существующую систему и создает путаницу между публичным и частным правом.

17. Статья I. Доказательная сила накладной

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

18. Статья J. Упаковка, погрузка

Представитель МКЖТ выразил критические замечания в связи с тем, что не существует положения, определяющего, кто именно должен заниматься погрузкой груза. По его мнению, отсутствие такого положения создает все большую неопределенность. Вместе с тем в §2 указано, что если в накладной не содержится никакой информации о лице, осуществлявшем погрузку, то считается, что погрузка производилась грузоотправителем. Это правило позаимствовано из СМГС, однако в нем ничего не говорится о том, кто именно должен осуществлять погрузку или разгрузку груза, а только уточняется, кто несет ответственность за все последствия. §3 представляется также излишним и противоречит обязанности осуществлять перевозку на основании §1 статьи D. Никаких других

замечаний не было получено и не было обсуждено, и эта статья была в конечном счете утверждена в существующем виде.

19. Статья К. Выполнение административных формальностей

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

20. Статья Л. Сроки доставки

Председатель предложил включить в данные положения сроки доставки при том понимании, что фактические часы и километры должны определяться рынком, т.е. такими соответствующими организациями, как МКЖТ, ОСЖД и ОТИФ. Представитель ОСЖД указал, что следует установить такие сроки, которые будут способствовать повышению конкурентоспособности железных дорог, и согласился с замечанием, высказанным Председателем. Представители Германии и МКЖТ также согласились с предложением Председателя. Представитель Швейцарии отметил, что он в принципе согласен с содержанием статьи, но не уверен, что следует упоминать все подробности. Он сообщил, что проверил сроки доставки в Швейцарии в выходные и праздничные дни, и констатировал, что задержки, особенно в случае интермодальных перевозок, являются значительно более продолжительными. Поэтому он предложил включить в §4 ссылку на праздничные дни. Председатель заявил, что, возможно, следует установить различные сроки в случае интермодальных перевозок. Представитель Казахстана отметил, что речь идет о возвращении к обсуждению области применения в контексте вопроса о том, следует ли охватывать аспекты интермодальности.

21. Статья М. Выдача

Представитель Германии выразила обеспокоенность по поводу включенного в §1 нового предложения, выделенного жирным шрифтом. Грузополучатель должен иметь право отказаться от принятия груза, и, кроме того, следует включить также ссылку на применимое законодательство. Она заявила, что это важный вопрос, который следует решить по существу, не ограничиваясь упоминанием национально применимого законодательства. Кроме того, она указала, что следует проверить законодательство Европейского союза по этому вопросу. Представитель МКЖТ отметил, что действительно существуют два режима, а именно: при одном из них грузополучатель явно имеет право отказаться от принятия груза и при другом – существует обязательство по принятию груза. Для охвата обоих случаев требуется оптимальная формулировка. Председатель указал, что перевозчик не должен быть заложником спора между грузоотправителем и грузополучателем. Для решения этого вопроса он просил включить перечень случаев, когда в регионе ОСЖД грузополучатель может отказаться принимать груз. Представитель ОСЖД отметил, что в раздел, посвященный выдаче груза, следует включить статью 19 Общих положений СМГС (неофициальный документ SC.2/GEURL № 8 (2014 год), стр. 16 и 17). Секретариат отметил, что эти вопросы можно было бы рассмотреть совместно с вопросами об ответственности. По мнению Председателя, ОСЖД предложила проблематичный текст, который следует пересмотреть соответствующим образом.

## 22. Статья N. Право распоряжаться грузом

Представитель Германии высказала замечание относительно включенного в §1 нового предложения о применимом национальном законодательстве. Ее замечание касалось применимости такого положения к праву распоряжаться грузом. Представитель МКЖТ согласился с замечанием представителя Германии и отметил, что грузоотправитель должен испытывать юридическую определенность относительно своего груза. Вместе с тем он указал, что включение национального законодательства создаст практические трудности, так как стандартизация и согласование не поощряются. Председатель заявил, что ОСЖД готова согласиться с компромиссным решением.

## 23. Статья O. Осуществление права распоряжения

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

## 24. Статья P. Препятствия к перевозке и выдаче груза

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

## 25. Статья Q. Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза

Представитель ОСЖД изложил следующее замечание: в §3 слова "в разумные сроки" следует заменить на "в установленный срок". Председатель отметил, что это изменение может быть принято.

## 26. Статья R. Обоснование ответственности

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

## 27. Статья S. Предположение об утрате груза

Представитель МКЖТ отметил, что время, по истечении которого груз будет считаться утраченным, так как он не был выдан получателю или не был предоставлен в его распоряжение, будет определено такими соответствующими организациями, как МКЖТ, ОСЖД и ОТИФ, и заблаговременно сообщено секретариату до начала следующего совещания Группы.

## 28. Статья T. Возмещение в случае утраты

Секретариат отметил, что существует потребность в положении, которое будет предусматривать механизм расчета стоимости груза. Председатель упомянул, что необходимо объявить, где именно будет осуществляться такой расчет. Представитель ОСЖД заявил, что ОСЖД поддерживает альтернативный вариант этой статьи, а именно ТА. Председатель поручил секретариату подготовить сводный вариант этих двух статей, т.е. статьи T и статьи ТА.

## 29. Статья U. Возмещение в случае повреждения

Представитель ОСЖД заявил, что нет никакой информации или ссылки, касающейся участия экспертов в оценке ущерба. Представитель МКЖТ отметил, что следует принять решение об установке стоимости груза, которая соответствовала бы некоторым видам груза. Риск, существующий в таких случаях, будет связан с конкурентоспособностью железных дорог. Председатель отметил, что на самом деле имеется два вариан-



та, а именно: либо установить полную цену, либо ввести ограниченную ответственность. Председатель просил МКЖТ обсудить этот вопрос вместе с ОСЖД и ОТИФ и представить предложение на следующей сессии Группы.

30. Статья V. Возмещение в случае просрочки в доставке

Председатель отметил, что в соответствии с §1 перевозчик должен выплатить возмещение, не превышающее размера провозных платежей. Он указал, что следует включить это положение, так как оно предусмотрено и в КДПГ.

31. Статья W. Пересчет валюты и начисление процентов

Представитель ОСЖД упомянул, что его организация хотела бы исключить эту статью. Представитель МКЖТ отметил, что если это положение не будет включено, то возникнут проблемы, связанные с расчетом. Председатель предложил выделить текст этой статьи желтым цветом и дополнительно обсудить его на следующем совещании.

32. Статья X. Лица, за которых перевозчик несет ответственность

Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.

33. Статья Y. Прочие претензии

Представитель МКЖТ отметил, что это очень важная с точки зрения правовой определенности статья, которую следует сохранить. Председатель согласился с этим утверждением.

34. Статьи Z и ZA. Уведомление об ущербе/Претензии

Секретариат отметил, что и в этой статье содержится ссылка на национальное законодательство. Представитель ОСЖД упомянул, что его организация продолжит работу над этой статьей и подготовит несколько измененный текст. Представитель МКЖТ отметил, что на практике ссылка на национальное законодательство весьма осложняет ситуацию и что невозможно обеспечить выполнение этого положения. Данный сектор и, следовательно, МКЖТ больше не смогут указывать подробности коммерческого акта в стандартном формате, так как коммерческий акт будет регулироваться национальным законодательством.

Председатель просил МКЖТ обсудить совместно с ОСЖД и ОТИФ вопрос о числе дней, по истечении которых истекает срок действия претензий в отношении задержки, если получатель не уведомляет перевозчика о задержке выдачи, и представить их предложение на следующей сессии Группы. Представитель МКЖТ счел эту статью весьма важной, так как она гарантирует качество услуг. Кроме того, он отметил, что МКЖТ не совсем осознает смысл §5, так как все следует заносить в одно и то же уведомление и все следует согласовывать. Представитель ОСЖД упомянул, что в раздел, посвященный коммерческому акту, следует включить статью 22 Общих положений СМГС (неофициальный документ SC.2/GEURL № 8 (2014 год), стр. 27 и 28). Председатель отметил, что он согласен с мнением МКЖТ о том, что следует обеспечить согласование. Кроме того, он отметил, что это весьма серьезный и сложный вопрос, по которому следует найти компромисс. Представитель ОСЖД заявил, что его организация представит новое предложение по этой статье.

35. Статья АА. Право предъявлять перевозчику иск в судебном порядке
- Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.
36. Статья ВВ. Перевозчики, которым может предъявляться иск в судебном порядке
- Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.
37. Статья СС. Суд
- Представитель ОСЖД предложил исключить эту статью. Председатель согласился с предложением представителя ОСЖД. Эту статью предложила исключить и представитель Германии, так как она касается процессуального, а не транспортного права. Никаких других замечаний не поступило.
38. Статья DD. Исполнение судебных решений. Наложение ареста на имущество
- Представитель ОСЖД предложил исключить эту статью. Эту статью предложила исключить и представитель Германии, так как она касается процессуального, а не транспортного права. Председатель согласился с исключением пунктов 1 и 2, но предложил сохранить пункт 3, выделив его желтым цветом, и посвятить дополнительное время его пересмотру.
39. Статья EE. Срок давности
- Председатель предложил исключить эту статью. Эксперты согласились с этим решением.
40. Статья FF. Арбитраж
- Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.
41. Статья GG. Расчеты
- Председатель предложил выделить эту статью желтым цветом и сопроводить ее следующим замечанием: "Каким образом будет регулироваться система отношений между перевозчиками?". Представитель МКЖТ ответил, что это зависит от того, что будет включено в область применения. Представитель ОСЖД подчеркнул, что согласен с Председателем, отметив, что существует множество других вопросов, которые касаются отношений между перевозчиками и пока не решены, и что это следует сделать.
42. Статья НН. Право на регрессное требование
- Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.
43. Статья II. Процедура предъявления регрессного требования
- Никаких замечаний не было получено и не было обсуждено. Данная статья была утверждена в существующем виде.
44. Статья JJ. Ответственность в случае утраты или повреждения вагона либо интермодальной транспортной единицы (принадлежащих другому перевозчику)

Представитель ОСЖД упомянул, что это положение не требуется для нового правового режима. Никаких других замечаний не поступило. Никакого решения принято не было.

45. Статья КК. Договоренности относительно регрессных требований

Никаких замечаний не было получено и никакого решения принято не было.

46. После этого второго обзора концептуальной и правовой основы статей А–КК нового международного режима железнодорожных перевозок Группа экспертов решила, что важных тем и вопросов, требующих дальнейшего обсуждения и рассмотрения, много и что имеющееся в запасе время не позволит их обсудить и окончательно согласовать на октябрьской сессии 2014 года. Поэтому Группа экспертов решила организовать до октябрьской сессии совещание "помощников Председателя". На этом совещании эксперты более подробно рассмотрят и обсудят статьи, по которым пока не было найдено согласованного решения. Это совещание "помощников Председателя" могло бы состояться в понедельник, 29 сентября 2014 года, во Дворце Наций в Женеве. К этому совещанию секретариату было поручено подготовить пересмотренный вариант документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/8 на основе дискуссии и замечаний, поступивших в ходе этой сессии по статьям А–КК.

#### **IV. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 3 повестки дня)**

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

47. Группа экспертов напомнила, что на ее предыдущей сессии секретариат представил обзор системы управления в целях содействия обсуждению вопроса об определении соответствующей системы управления для нового правового режима железнодорожных перевозок. Этот обзор позволил обозначить различных участников и функции, которые существуют и могли бы использоваться. Были представлены и проанализированы три основные функции, которые могли бы обеспечить эффективность системы управления, а именно: а) функция депозитария, б) административная функция и с) функция секретариатской поддержки.

48. Секретариат проинформировал Группу, что ОТИФ представила предложение по соответствующей системе управления для единого железнодорожного права, которое было занесено на веб-сайт Группы в качестве неофициального документа SC.2/GEURL № 9 (2014 год). Представитель ОТИФ указал, что предложение его организации является новым правовым документом, который станет приложением к обоим существующим режимам железнодорожных перевозок.

49. Председатель отметил, что предложение ОТИФ является одним из вариантов, но не послужит первым шагом на пути к унификации обоих существующих международных режимов железнодорожных перевозок. Он также подчеркнул, что, вероятно, пока не настало время обсуждать этот вопрос, хотя существ-

вующие трудности уже очевидны. Существует множество вариантов, и надлежит выбрать лучший из них.

50. Представитель Швейцарии согласился с утверждением Председателя о том, что решение пока принять невозможно, однако отметил, что для подготовки такого документа требуется организация, обладающая опытом железнодорожных перевозок и располагающая ресурсами, необходимыми для подготовки такой конвенции. Представляется, что его депозитарием не может быть страна.

51. Представитель Германии подчеркнул, что обсуждать систему управления следует после составления текста правового документа. Он отметил, что требуется организация, которая выполняла бы функцию секретариата и депозитария нового договора, и что эту роль может играть ЕЭК ООН. Он также указал, что в административной сфере ЕЭК ООН располагает опытом и инструментами, разработанными для выполнения этой задачи.

52. Представитель Европейской комиссии отметила, что не следует создавать новую организацию и что она рассматривает случай КДПГ как лучший пример в этом отношении. Она также отметила, что полностью согласна с представителем Германии.

## **V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)**

53. Представитель ОСЖД высказал замечания относительно пункта 14 доклада о работе седьмой сессии Группы. Представитель ОСЖД хотел бы заменить текст пункта 14 доклада о работе седьмой сессии следующим текстом: "Эта концепция является первым шагом на пути к формированию единого железнодорожного права и позволяет подготовить факультативное соглашение, которое не повлияет на существующие два правовых режима (КОТИФ/ЦИМ и СМГС), а также использовать единый договор перевозки, единую накладную и единую систему ответственности для железнодорожных перевозок по Европе и Азии, что позволит заинтересованным сторонам на добровольной основе реализовать принципы этого единого права".

## **VI. Сроки проведения следующей сессии (пункт 5 повестки дня)**

54. Следующую сессию Группы экспертов планируется провести во Дворце Наций в Женеве 30 и 31 октября 2014 года.

## **VII. Резюме решений (пункт 6 повестки дня)**

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

---