


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

Женева, 7 октября 2011 года

Доклад группы экспертов о работе ее второй сессии
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	3
II. Председатель	6	3
III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	7–9	3
IV. Утверждение доклада о работе первой сессии (пункт 2 повестки дня)	10–12	4
V. Информация ЕС и международных организаций о своей деятельности, включая прогресс в работе по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (пункт 3 повестки дня с внесенными поправками)	13–18	5
VI. Обсуждение межправительственного документа (МД-Евразия) (пункт 5 повестки дня)	19–29	7
VII. Опыт работы железных дорог в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 6 повестки дня)	30	9
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	31–32	10
A. Продолжительность сессий Группы экспертов	31	10
B. Заявление Организации экономического сотрудничества (ОЭС)	32	10

IX.	Дата проведения следующей сессии (следующих сессий) (пункт 8 повестки дня)	33–34	10
X.	Резюме решений (пункт 9 повестки дня)	35	10

Приложения

I.	Подготовка межправительственного документа по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы		11
II.	Подготовка межправительственного документа по мерам в области развития евро-азиатского железнодорожного транспорта		19

I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою вторую сессию 7 октября 2011 года в Женеве.
2. На сессии Группы экспертов присутствовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Казахстана, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Турции, Франции и Чешской Республики. На сессии также присутствовал эксперт, представляющий Европейский союз (ГД по транспорту и мобильности).
3. В работе сессии принимали участие эксперты от следующих межправительственных и неправительственных организаций: Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организации экономического сотрудничества (ОЭС) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих железных дорог и отраслевых групп: "Дойче бан" (ДБ), Национального общества железных дорог Франции (НОЖД), железных дорог Казахстана ("Казахстан Темир Жолы"), Латвийских железных дорог (ЛЖД), Российских железных дорог (РЖД), Турецких государственных железных дорог (ТГЖД), АО "Пласке".
5. Сессию открыла директор Отдела транспорта ЕЭК г-жа Эва Моннар. Она положительно оценила расширение участия государств – членов ЕЭК ООН и железных дорог и проинформировала Группу о том, что секретариат ЕЭК ООН продолжает активную работу по повышению осведомленности и проведению консультаций по единому железнодорожному праву в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами. Она выразила удовлетворение по поводу активного участия экспертов и настоятельно рекомендовала им согласовать конкретные рекомендации к предстоящей шестидесятой пятой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2).

II. Председатель

6. В соответствии с решением первой сессии Группы экспертов (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункт 6) функции председателя на сессии выполнял г-н А. Дружинин (Российская Федерация).

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

7. Группа экспертов рассмотрела повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/5 и Согг.1). Представитель ОСЖД предложил исключить пункт повестки дня "Обзор работы по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия)", поскольку, как представляется, проводить обстоятельное обсуждение ОПУ-Евразия преждевременно. Он сослался на результаты консультативного совещания ОСЖД 9 июня 2011 года, на котором ряд государств – членов ОСЖД выразили мнение о том, что Группе экспертов ЕЭК ООН следует сосредоточить внимание не столько на положениях ОПУ-Евразия, сколько на выработке соответствующего политического заявления по единому железнодорожному праву.

8. Группа экспертов напомнила, что пункт 4 повестки дня имел целью провести обзор работы железнодорожных экспертов по ОПУ-Евразия, с тем чтобы обеспечить обсуждение межправительственного документа (МД-Евразия), предусмотренного Группой экспертов, на основе положений ОПУ-Евразия и в соответствии с ними. Группа экспертов напомнила о том, что этот подход соответствует позиционному документу ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву для евро-азиатских транспортных коридоров (ECE/TRANS/2011/3) (здесь и далее "позиционный документ"), принятому Комитетом по внутреннему транспорту, а также плану работы Группы экспертов, принятому на ее первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/2). Группа экспертов решила рассмотреть состояние работы по ОПУ-Евразия в рамках пункта 3 повестки дня.

9. С учетом этого Группа экспертов приняла повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/5, со следующими изменениями:

а) изменить пункт 3 повестки дня следующим образом: "Информация Европейского союза (ЕС) и международных организаций о своей деятельности, включая прогресс в работе по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия)";

б) исключить пункт 4 повестки дня.

IV. Утверждение доклада о работе первой сессии (пункт 2 повестки дня)

10. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей первой сессии, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, с учетом следующих исправлений:

а) исключить ссылку на ОСЖД в пунктах 13 и 14 с учетом того, что ОСЖД еще не принимает участия в работе по ОПУ-Евразия;

б) добавить сноску в конце пункта 14, указывающую на то, что график работы по межправительственному документу (МД-Евразия) подлежит корректировке.

11. Группа экспертов была проинформирована о сообщениях, полученных от Российской Федерации и Турции в связи с исправлением, внесенным в позиционный документ ЕЭК ООН и повестку дня первой сессии группы (ECE/TRANS/2011/3/Corr.1 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/1/Corr.1). На основании этих исправлений, изданных по просьбе Турции, термин "Босфор", используемый в обоих документах, заменен термином "Стамбульский пролив". Ссылаясь на свое сообщение от 24 июня 2011 года в адрес секретариата ЕЭК ООН, представитель Российской Федерации заявил, что термин "Стамбульский пролив" ни в одном международно-правовом документе не содержится и, как следствие, в международной практике неизвестен. В этой связи Российская Федерация считает, что термин "пролив Босфор" следует сохранить в обоих документах, поскольку этот термин используется в Конвенции Монре о режиме проливов 1936 года и получил широкое признание в международном праве.

В ответ на это сообщение Российской Федерации представитель Турции сделал следующее сообщение:

"Использование термина "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" имеет под собой историческое, политическое и правовое обоснование, такое как: уважение прошлой и нынешней общей

практики, должный учет суверенных прав Турции на эти конкретные районы и ее юрисдикции, соответствующей сложившимся принципам международного права. В настоящее время существует также значительное число соглашений и принципов, разработанных Организацией Объединенных Наций в части стандартизации географических названий, которые гласят, в частности, что в том случае, когда страна осуществляет полный суверенитет над каким-либо географическим объектом, в международных документах должно использоваться официальное название, данное уполномоченной национальной организацией. Что касается терминологии в Конвенции Монтрё 1936 года, то целесообразно напомнить, что эта Конвенция была введена в действие только в целях регулирования судоходства по этим проливам. Турция строго придерживается этой Конвенции в течение 75 лет и намерена делать это и в будущем.

Вместе с тем, помимо этой цели, Конвенция Монтрё не претендует на определение названий районов или государств-участников в этом вопросе. В противном случае мы были бы вынуждены сослаться на некоторые страны или личности, подписавшие ее, такие как Болгарское царство, король эллинов, император Индии или Центральный исполнительный комитет Союза Советских Социалистических Республик, не обращая внимания на тот факт, что государства сами вправе определять, как они называются и управляются.

Фактически, термин "Турецкие проливы" или "Стамбульский и Чанаккальский проливы" постоянно используются во многих международных документах, включая резолюции и документы ИМО и НАТО. В данном случае речь идет о правилах пользования турецкими проливами, зарегистрированными в ИМО в 1994 году и еще раз в 1998 году."

12. Группа экспертов решила, что решение о термине, который следует использовать в случае этого пролива, находится вне круга ведения и мандата этой Группы. Кроме того, данный вопрос не включен в будущий МД-Евразия. В этой связи Группа экспертов решила принять к сведению позиции Российской Федерации и Турции и поручила секретариату отразить обе позиции в докладе о работе совещания.

V. Информация ЕС и международных организаций о своей деятельности, включая прогресс в работе по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (пункт 3 повестки дня с внесенными поправками)

13. Группа экспертов предложила правительствам, Европейской комиссии (ГД по транспорту и мобильности), международным организациям и отрасли сообщить о проведенной в последнее время работе и планах на будущее в области национального, регионального и международного железнодорожного права.

14. Эксперт от ОТИФ обратил внимание на следующие факты:

а) присоединение Европейского союза (ЕС) к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) 23 июня 2011 года, которая вступила в силу 1 июля 2011 года;

b) присоединение Армении к КОТИФ, в результате чего число договаривающихся сторон Конвенции достигло 47, и нынешние переговоры с Пакистаном по присоединению к этой Конвенции;

c) предстоящая сессия Комитета ОТИФ по упрощению железнодорожных перевозок (Берн, 13–14 октября 2011 года);

d) рассмотрение работы ВОЗ по единому железнодорожному праву высшим директивным органом ОТИФ (Генеральной Ассамблеей) и намерение Генеральной ассамблеи полностью поддержать эту работу.

15. Эксперт от ОСЖД сообщил о следующих мероприятиях ОСЖД, включая:

a) консультативное совещание по деятельности Группы экспертов ЕЭК ООН, проведенное ОСЖД 9 июня 2011 года в Варшаве. В работе этого совещания приняли участие эксперты из Беларуси, Латвии, Литвы, Казахстана, Монголии, Польши, Румынии, Российской Федерации и Украины, а также ОТИФ и МКЖТ. Оно приняло к сведению планируемую работу Группы экспертов ЕЭК ООН и выразило поддержку в работе по программному документу, касающемуся единого железнодорожного права. В итоге деятельность Группы экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву была включена в повестку дня тридцать девятого совещания министров ОСЖД;

b) тридцать девятое совещание министров ОСЖД (Пекин, 6–8 сентября 2011 года): министры ОСЖД приняли к сведению информацию о работе ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права, предложили государствам-членам принять активное участие в этой работе и одобрили участие Комитета ОСЖД в работе Группы экспертов, предоставив ОСЖД необходимые полномочия по осуществлению работы в области единого железнодорожного права в рамках ЕЭК ООН;

c) работа над новой Конвенцией ОСЖД по прямым железнодорожным связям. Проект текста пересмотренного варианта практически готов; в настоящее время проводится его обсуждение вместе с Европейским союзом, который координирует позицию государств – членов ЕС по этому вопросу.

16. Эксперт от Турции проинформировал Группу о том, что информация о работе ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права была направлена железнодорожным предприятиям юго-восточного региона и что все, связанные с этим документом, в частности ОПУ-Евразия, будут препровождены железнодорожным компаниям в целях их практического использования.

17. Секретариат сообщил о мерах по продвижению работы по созданию единого железнодорожного права. Информация о работе ЕЭК ООН в этой области была представлена в ходе шестидесяти четвертой сессии ЕЭК ООН (Женева, 29–31 марта 2011 года) и во время состоявшегося недавно Экономико-экологического форума ОБСЕ по теме "Поощрение совместных действий и сотрудничества в регионе ОБСЕ в области устойчивого развития энергетики и транспорта" (Прага, 14–16 сентября 2011 года). Секретариат также проинформировал Группу о том, что он проводит регулярный обмен информацией по этой деятельности с ЭСКАТО с целью обеспечить ее участие и вклад в эту работу.

18. Эксперт МКЖТ представил первый проект ОПУ-Евразия, подготовленный в качестве основы для будущего сотрудничества с ОСЖД и ОТИФ (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/7). Группа экспертов приняла к сведению, что национальные эксперты, ОСЖД и ОТИФ еще не утвердили этот проект. Эксперт от ЕС отметил, что первое предложение пункта 2 раздела 1 "Сфера приме-

нения" проекта, которое гласит, что "если иное не предусмотрено ОПУ-Евразия, то действуют нормы соответствующего национального права", судя по всему, противоречит договорному характеру ОПУ-Евразия. Эксперт от Российской Федерации выразил мнение о том, что положения ОПУ, и в частности положение, регламентирующее использование международного арбитража в разделе № 23 "Предъявление требований", нуждается в дальнейшем рассмотрении экспертами в области права. На основе этого предварительного обмена мнениями Группа экспертов сделала вывод о том, что проект положения ОПУ все еще нуждается в тщательном обсуждении специалистами по вопросам права. Она настоятельно рекомендовала МКЖТ провести необходимые консультации и рабочие совещания с представителями железнодорожного сектора и другими субъектами деятельности в целях доработки этого документа в надлежащие сроки.

VI. Обсуждение межправительственного документа (МД-Евразия) (пункт 5 повестки дня)

19. Группа экспертов обсудила сферу действия проекта межправительственного документа (МД-Евразия) по ОПУ-Евразия. Она приняла к сведению два документа: документ, подготовленный секретариатом в соответствии с позиционным документом ЕЭК ООН и в порядке выполнения решений, принятых на первой сессии Группы экспертов (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6), и документ, подготовленный экспертами от Российской Федерации (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/8), в котором содержится предложение по межправительственному документу, предусматривающему соответствующие этапы разработки единого железнодорожного права и развития евро-азиатского железнодорожного транспорта.

20. Эксперт от Российской Федерации внес на рассмотрение свое предложение (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/8), которое было подготовлено в консультации с ОСЖД. Он сослался на результаты консультативного совещания ОСЖД, состоявшегося 9 июня 2011 года, в ходе которого некоторые государства – члены ОСЖД высказали мнение о том, что приоритет следует отдать политическому документу ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву, который получил поддержку на высоком политическом уровне в целях разработки детальных положений такого единого законодательства. Такой политический документ, который должен быть принят либо в виде декларации министров, либо в виде резолюции ЕЭК ООН, будет содержать в себе краткое изложение целей работы по созданию единого железнодорожного права и ссылки на конкретную работу, которая уже выполнена компетентными межправительственными организациями. Хотя самое важное значение в данном случае придается гармонизации двух правовых систем (СМГС/ОСЖД и КОТИФ (ЦИМ/ЦИВ/РИД)), в проекте этого документа также содержится призыв к подписавшим его сторонам решить и более широкие вопросы, такие как создание организационных структур управления, сотрудничество в области безопасности перевозок, выработка единых принципов электронного документооборота и сотрудничество в области выработки единой технической политики. В соответствии с мандатом, предусмотренным в позиционном документе ЕЭК ООН, и результатами обсуждений, состоявшихся в ходе первой сессии группы экспертов, в этот проект также была включена ссылка на ОПУ-Евразия. Более конкретно государства-участники должны информироваться о работе по подготовке ОПУ-Евразия и иметь в виду, что ОПУ-Евразия можно использовать как первоначальную базу для выработки

соответствующих документов единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве.

21. Секретариат внес на рассмотрение документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6, содержащий проект МД-Евразия, подготовленный в соответствии с решениями, принятыми на первой сессии Группы экспертов. Этот проект включает:

- a) преамбулу (на основе результатов обсуждений, состоявшихся в ходе первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6, пункты 22–23));
- b) основные положения, т.е.:
 - i) политические заявления по ОПУ-Евразия (в том виде, как они были определены в ходе первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6, пункты 22–23)), которые были сгруппированы в приложении I под названием "Принципы политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия)";
 - ii) экономические/эксплуатационные положения (разработаны в консультации с членами группы в соответствии с ее решением включить их в данный документ (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6, пункты 30–31)), сгруппированные в приложении II под названием "Совместные области работы для облегчения евро-азиатских железнодорожных перевозок";
- c) заключительные положения и подписи.

22. В ходе дальнейших углубленных обсуждений Группа экспертов не смогла принять решение по поводу того, какой из двух проектов документов следует оставить в качестве основы для обсуждения. Она также не смогла достичь согласия по поводу сферы действия положений МД-Евразия, которыми следует руководствоваться в дальнейшем.

23. Группа признала преимущества документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/8 и положительно оценила принятый подход к политике в этой области. В то же время некоторые эксперты подняли ряд проблем в связи с предложенным текстом, такие как:

- a) в предложенном тексте подчеркивается необходимость поддержки работы по единому железнодорожному праву на политическом уровне. Вместе с тем такая политическая поддержка работы на общеевропейском уровне уже была выражена Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и получила закрепление в позиционном документе ЕЭК ООН, в котором содержится соответствующая концепция и конкретная стратегия трехэтапного подхода к работе по унификации единого железнодорожного права на международном уровне (ECE/TRANS/2011/3);
- b) некоторые вопросы, поднятые в предложенном проекте (железнодорожные перевозки в пассажирском сообщении, организационно-управленческие вопросы, безопасность на транспорте и т.д.), выходят за рамки нынешнего мандата Группы экспертов, который изложен в ее круге ведения и плане работы (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/2);
- c) предложенный текст не содержит детальных политических заявлений по ОПУ-Евразия, о которых говорилось в ходе первой сессии Группы (заявление о соответствии ОПУ существующим международным нормам, нормативным положениям ЕС и национальному законодательству, договорной характер и т.д.).

24. Некоторые эксперты отметили, что в связи с консультациями, которые состоялись до совещания по положениям МД-Евразия на основе доклада первой сессии и предварительного проекта МД-Евразия, они пока еще не в состоянии высказать свои замечания по существу положений, содержащихся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/8.

25. В свете этих элементов многие эксперты выразили предпочтение продолжить обсуждение МД-Евразия на основе документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6, который соответствует мандату Группы экспертов и отражает результаты обсуждений, состоявшихся в ходе ее первой сессии 6 мая 2011 года.

26. Другие эксперты считали, что документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6 не может служить хорошей основой для дальнейших обсуждений по ряду причин, таких как:

а) в нем содержатся многочисленные ссылки на ОПУ-Евразия, хотя в настоящее время подходящего проекта ОПУ-Евразия нет;

б) акцент в работе на основе ОПУ-Евразия не оправдан, поскольку ОПУ-Евразия ограничен частным правом, что в свою очередь ограничивает роль правительства. Кроме того, акцент на договорных механизмах между железнодорожными компаниями необоснованно ограничивает сферу действия предлагаемого межправительственного документа и не отражает приоритеты в области железнодорожного транспорта в ряде государств – членов ЕЭК ООН.

27. Некоторые эксперты выразили мнение о том, что при наличии дополнительного времени и, по возможности, с помощью экспертов-добровольцев можно было бы подготовить более проработанное предложение на основе положений двух упомянутых выше документов. Некоторые делегации выразили явное желание иметь в будущем только один рабочий документ, что обеспечит эффективность обсуждений.

28. С учетом выраженных позиций Группа экспертов признала, что в течение весьма ограниченного периода времени, выделенного первоначально на подготовку МД-Евразия она не в состоянии достичь согласия ни по методу дальнейшей работы, ни по основным положениям. В этой связи Группа решила проинформировать шестьдесят пятую сессию Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) о нынешнем состоянии обсуждений и просить ее дать ей дальнейшие указания.

29. Группа экспертов предложила экспертам представить дополнительные замечания и уточнения по своей позиции в течение двух недель после сессии. Группа также просила секретариат приложить два предложенных проекта по МД-Евразия к докладу о работе ее второй сессии и препроводить этот доклад SC.2.

VII. Опыт работы железных дорог в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах (пункт 6 повестки дня)

30. Из-за нехватки времени Группа экспертов не смогла обменяться информацией о последнем опыте работы железных дорог в Евро-азиатских транспортных коридорах.

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

A. Продолжительность сессий Группы экспертов

31. Некоторые эксперты заявили, что одного дня, отведенного на сессии Группы экспертов, недостаточно для продуктивного обсуждения вопросов, связанных с единым железнодорожным правом, и сообщили, что они предпочитают, как минимум, двухдневные сессии.

B. Заявление Организации экономического сотрудничества (ОЭС)

32. Представитель ОЭС проинформировал Группу о том, что его Организация весьма заинтересована в работе ЕЭК ООН по выработке единого железнодорожного права и будет оказывать ей решительную поддержку. Он также предложил членам Группы принять участие в конференции ОЭС по развитию логистики и транзита в регионе ОЭС (Бендер-Аббас (Исламская Республика Иран), 17–19 октября 2011 года).

IX. Дата проведения следующей сессии (следующих сессий) (пункт 8 повестки дня)

33. Следующая сессия Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) состоится в Женеве 3–4 ноября 2011 года. Следующая сессия Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ) намечена на 28 февраля – 1 марта 2012 года.

34. Предварительные сроки следующих сессий Группы экспертов по единому железнодорожному праву, с учетом решений Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) и Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), следующие:

2–3 июля 2012 года	третья сессия Группы экспертов по единому железнодорожному праву (подлежит подтверждению)
19 октября 2012 года	четвертая сессия Группы экспертов по единому железнодорожному праву (подлежит подтверждению)

X. Резюме решений (пункт 9 повестки дня)

35. Группа экспертов решила, что секретариат подготовит краткий доклад об итогах сессии для распространения среди участников. Высказанные замечания будут включены секретариатом для принятия Группой экспертов на ее следующей сессии.

Приложение I

Подготовка межправительственного документа по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы

Записка секретариата

I. Мандат

1. В настоящем документе содержится первый проект межправительственного документа¹ по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы (МД-Евразия), подготовленный секретариатом по решению первой сессии Группы экспертов по единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункты 19–37) после консультаций с членами этой группы. МД-Евразия определит стратегические рамки общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия), которые будут разработаны железнодорожной отраслью и экспертами от Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) в сотрудничестве с Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ).
2. В МД-Евразия будет обращено особое внимание на политическую поддержку со стороны соответствующих правительств в деле принятия ОПУ-Евразия. Он будет содержать руководящие принципы для правильного и транспарентного использования международных железнодорожных транспортных договоров в общеевропейском регионе и евро-азиатских транспортных коридорах и облегчит интермодальные транспортные операции, включая паромное обслуживание.
3. МД-Евразия может создать условия для эффективных и бесперебойных евро-азиатских железнодорожных транспортных услуг на основе единого договора перевозки, единой накладной и единой системы ответственности, совместимой с положениями Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)/Единообразных правил, касающихся договора международной перевозки груза железнодорожным транспортом (ЦИМ) и Соглашения о международной железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), а также соответствующим законодательством Европейского союза (ЕС) и при-

¹ Решение об обозначении и названии межправительственного документа еще предстоит принять (см. доклад Группы экспертов о работе ее первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункт 37). Учитывая, что этот документ призван содействовать развитию государственно-частного партнерства между правительственными и неправительственными экспертами, Группа экспертов, возможно, пожелает пересмотреть использование термина "межправительственный" в окончательном документе.

менимыми национальными правилами (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункты 10–12).

4. Группа экспертов, возможно, пожелает рассмотреть и окончательно оформить нынешний проект МД-Евразия и передать его для дальнейшего изучения и одобрения Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН на ее сессии, которая состоится 3 и 4 ноября 2011 года. Альтернативные формулировки или части текста, по которым не было достигнуто согласия всех экспертов, указаны в квадратных скобках.

5. Группа экспертов, возможно, примет к сведению проект текста общих положений и условий для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия), разработанный Международным комитетом железнодорожного транспорта (МКЖТ) (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/7). Предполагается, что Группа экспертов подготовит и обсудит только документ, изложенный ниже, но не ОПУ-Евразия. Однако в соответствии со своим мандатом, определенным в позиционном документе ЕЭК ООН, Группе экспертов следует рассмотреть работу, проделанную ОСЖД и МКЖТ применительно к ОПУ-Евразия, и при необходимости высказать свое мнение (ECE/TRANS/2011/3, пункт 35).

II. Проект [межправительственного] документа по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы

Мы,

- представители: [алфавитный перечень государств-членов],
- представители компетентных международных межправительственных организаций: [...],
- [представители неправительственных организаций: [...],]
- [представители железных дорог: [...],]
- [представители грузоотправителей/экспедиторской отрасли:[...],]

собравшиеся в [...] [...] 2012 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН),

ПРИЗНАВАЯ потенциальные возможности для развития эффективных евро-азиатских железнодорожных транспортных операций в результате расширения торговли между Европой и Азией, а также с Центральной Азией, странами Кавказа и Индийским субконтинентом,

ОТМЕЧАЯ завершение важных проектов в области железнодорожной инфраструктуры в евро-азиатских транспортных коридорах,

БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ в том, что объем евро-азиатских железнодорожных перевозок на большие расстояния может значительно возрасти при условии развития быстрых, надежных и бесперебойных железнодорожных и интермодальных транспортных услуг через евро-азиатский наземный мост,

СОЗНАВАЯ, что евро-азиатские железнодорожные транспортные операции связаны с участием и транзитом по территории многих стран – членов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с разными национальными железнодорожными системами и структурами, а также разными правовыми режимами, регулируемыми

международные железнодорожные перевозки, такими как Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)/Единообразные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС),

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ прогресс, достигнутый другими видами транспорта в деле согласования и упрощения своей правовой основы, что настоятельно требует создания равных условий конкуренции между этими видами транспорта и железнодорожным транспортом,

ОТДАВАЯ СЕБЕ ОТЧЕТ в том, что существование разных правовых железнодорожных режимов в евро-азиатских транспортных коридорах повышает издержки, снижает конкурентоспособность и мешает развитию эффективных железнодорожных транспортных операций,

С УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ ОТМЕЧАЯ общую накладную ЦИМ/СМГС в качестве первого шага для облегчения международных железнодорожных грузовых перевозок по евро-азиатским транспортным коридорам,

ПРИЗНАВАЯ тем не менее, что для ведения эффективного обсуждения и заключения железнодорожных транспортных договоров для перевозок по этим коридорам необходимо предпринять дополнительные шаги,

ССЫЛАЯСЬ на видение и стратегию, изложенные в позиционном документе ЕЭК ООН по созданию единого железнодорожного права в общеевропейском регионе и евро-азиатских транспортных коридорах, который был принят Рабочей группой по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН 19 ноября 2010 года и одобрен Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН 3 марта 2011 года (ECE/TRANS/2011/3),

БУДУЧИ УБЕЖДЕННЫ в том, что для продвижения к этой цели все участники, включая правительства, международные организации, государственные железнодорожные организации и частных транспортных операторов, должны сотрудничать и активно участвовать в реализации общих задач, правовых принципов и эксплуатационных правил,

ЖЕЛАЯ предложить гибкую международную основу для такого государственно-частного партнерства,

1. **РЕКОМЕНДУЕМ** использование общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия), разработанных железнодорожной отраслью и экспертами от ОСЖД и МКЖТ в сотрудничестве с ОТИФ в соответствии с принципами политики, содержащимися в приложении I к настоящему документу;

2. **ВЫРАЖАЕМ СОГЛАСИЕ** с совместными областями работы для облегчения евро-азиатских железнодорожных грузовых перевозок, которые определены в приложении II к настоящему документу;

3. **ПРЕДЛАГАЕМ** Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН следить за использованием ОПУ-Евразия, а также за прогрессом, достигнутым в этих совместных областях работы, для облегчения евро-азиатских железнодорожных перевозок.

Настоящий межправительственный документ составлен в одном подлинном экземпляре, английский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными.

ПОДПИСИ

Проект приложения I к [межправительственному] документу по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы

Принципы политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия)

ПРИНЦИП 1: Цель ОПУ-Евразия

Цель ОПУ-Евразия состоит в том, чтобы облегчать международные железнодорожные перевозки посредством установления единообразных договорных взаимоотношений между железнодорожными предприятиями и их заказчиками. Таким образом они будут содействовать [гармонизации железнодорожного права] [созданию унифицированной правовой основы] и повышению правовой безопасности в общеевропейском регионе, евро-азиатских железнодорожных транспортных коридорах и/или на глобальном уровне для выравнивания условий конкуренции между всеми видами транспорта.

ПРИНЦИП 2: Охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия представляют собой [модель для создания] [общие условия, которые могут регулировать] договорные[x] взаимоотношения[й] между всеми сторонами, заключающими договоры железнодорожной перевозки в рамках режимов КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

ПРИНЦИП 3: Договорный характер ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия применяются в договорах перевозки факультативно и только в случае взаимного согласия сторон.

ПРИНЦИП 4: Содержание ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия содержат положения, которые предусматривают следующие договорные элементы в рамках Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС:

- a) единый договор перевозки;
- b) единую накладную;
- c) единый режим ответственности.

ПРИНЦИП 5: Поддержка ОПУ-Евразия

Правительства и государственные органы, ответственные за железнодорожный транспорт, будут оказывать помощь в применении ОПУ-Евразия и стимулировать их использование в своих странах.

ПРИНЦИП 6: Соответствие [совместимость] ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия основаны на положениях Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС, законодательстве, применимом в Европейском союзе, и при-

менимых национальных правилах и нормах, действующих на дату подписания настоящего документа, и должны соответствовать им.

При необходимости после вступления в силу изменений к Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашению СМГС, законодательству, применимому в Европейском союзе, и применимым национальным правилам и нормам в ОПУ-Евразия будут вноситься соответствующие поправки.

ПРИНЦИП 7: Географический охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия [охватывают] всю железнодорожную сеть [, открытую для международного сообщения] на территории стран, подписавших настоящий документ [, если при подписании настоящего документа какая-либо сторона не представит особых уведомлений].

[ПРИНЦИП 8: Область применения ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия применимы для всех типов [охватывают все типы] железнодорожных грузовых транспортных операций и типов[ы] грузов, перевозимых по железной дороге, при условии соблюдения требуемых обязательных правил и норм.]

Проект приложения II к [межправительственному] документу по общим положениям и условиям для евро-азиатских железнодорожных транспортных коридоров и по соответствующим областям совместной работы

Совместные области работы для облегчения евро-азиатских железнодорожных перевозок

Для облегчения евро-азиатских железнодорожных перевозок стороны, подписавшие настоящий документ, стремятся совместно и на приоритетной основе в соответствии со своими обязательствами и задачами рассмотреть следующие области работы:

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 1: Предоставление необходимой инфраструктуры и погрузочного оборудования

[Предоставлять необходимую инфраструктуру] [Формулировать предложения для решения проблем доступа к необходимой инфраструктуре], такую [такой] как складские помещения, станции для обработки грузовых контейнеров и логистические центры, предлагающие надлежащее погрузочно-разгрузочное оборудование, для доставки грузов во все пункты назначения, расположенные в евро-азиатских железнодорожных транспортных коридорах, определенных проектом по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС).

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 2: Предоставление надлежащего подвижного состава и оборудования

Предоставлять надлежащий подвижной состав [Формулировать предложения по урегулированию проблемы подвижного состава и оборудования] для обеспечения беспрепятственного железнодорожного обслуживания в соответствии с согласованными графиками движения, включая необходимое оборудование для перевалочных операций.

[ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 3: Транспарентная, ориентированная на рынок и согласованная политика в области коммерческих железнодорожных перевозок

Стимулировать коммерческую политику для обеспечения конкурентоспособности железнодорожных перевозок по евро-азиатским транспортным коридорам посредством разработки сопоставимых [тарифных рамок] [тарифных показателей] (на контейнер или тонно-километр), применимых в согласованных временных интервалах (шесть месяцев) без каких-либо скрытых издержек.]

[ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 4: Развитие регулярных железнодорожных услуг

Поддерживать развитие железнодорожных услуг, особенно маршрутных поездов, которые открыто предлагаются заинтересованным грузоотправителям и транспортно-экспедиторским компаниям на недискриминационной основе.]

[ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 5: Графики движения]

Создавать, поддерживать, применять и оценивать согласованные графики движения для конкретных пунктов происхождения и пунктов назначения как для регулярных услуг (маршрутные поезда), так и единичных грузов (отдельный контейнер), с тем чтобы обеспечить надежность и предсказуемость железнодорожных транспортных операций.]

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 6: Электронная обработка данных

Поощрять введение электронной обработки данных и применение электронной транспортной документации, например электронной накладной ЦИМ/СМГС, для евро-азиатских железнодорожных транспортных операций [на основе соответствующих региональных и международных стратегий в области технических инноваций и внедрения].

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 7: Эффективные и международно согласованные процедуры пересечения границ

Повышать эффективность операций по пересечению границ в соответствии с международными стандартами и применять, в частности, положения Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год) и нового приложения 9 к этой Конвенции, касающегося железнодорожных перевозок, с уделением особого внимания облегчению транзитных перевозок маршрутными поездами.

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 8: Использование общей накладной ЦИМ/СМГС

Поощрять использование общей накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного и/или банковского документа.

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 9: Страхование груза

Обеспечивать, чтобы национальные таможенные органы не требовали дополнительного страхования помимо того, которое предусмотрено в соответствующих международных соглашениях. Работать совместно над поиском возможностей для страхования груза для всей железнодорожной транспортной операции, особенно в случае перевозки ценных грузов.

ОБЛАСТЬ РАБОТЫ 10: Транспортные агенты – представители

Обеспечивать, чтобы от транспортно-экспедиторских компаний или других вспомогательных транспортных подразделений, задействованных в железнодорожных транспортных операциях, не требовалось иметь представителей в странах транзита.

Приложение II

Подготовка межправительственного документа о мерах по развитию железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве

Представлено Российской Федерацией

I. Мандат

1. Данный документ содержит предложение Российской Федерации по межправительственному документу о мерах по развитию железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве. Российская Федерация считает, что он может быть принят в форме министерской декларации (Глава I) или Резолюции Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (Глава II).

2. При разработке предложения Российская Федерация руководствовалась решениями первой сессии Группы экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункты 19–37), а также результатами её консультаций с экспертами Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

3. Группа экспертов, возможно, пожелает принять во внимание предложенный текст в ходе разработки окончательного проекта межправительственного документа по евро-азиатским железнодорожным транспортным договорам (МД-Евразия), в соответствии с позиционным документом ЕЭК ООН "К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах" (ECE/TRANS/2011/3). Напоминается, что проект МД-Евразия, подготовленный секретариатом согласно решениям первой сессии Группы экспертов ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву и последующим консультациям с членами группы, опубликован в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/6.

II. Проект совместной декларации Министров транспорта государств евро-азиатского пространства о мерах по развитию железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве

Мы, Министры транспорта, представляющие следующие государства, входящие в евро-азиатское сообщество:

Встречаясь в года,

принимая во внимание необходимость развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве,

отмечая важность безопасного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта в условиях глобализации экономики,

руководствуясь намерением унифицировать принципы и правовые основы деятельности железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве,

считая, что развитие транспортных связей позволит увеличить товарооборот между государствами и обеспечить право граждан на свободу передвижения,

движимые стремлением подтвердить важность и необходимость дальнейшего сотрудничества в области железнодорожного транспорта,

стремясь к развитию предпринимательской и деловой активности на железнодорожном транспорте,

с удовлетворением отмечая сотрудничество межгосударственных организаций железнодорожного транспорта (Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)), а также организаций перевозчиков грузов и пассажиров, направленное на создание правовых условий для безопасных и эффективных перевозок железнодорожным транспортом на евро-азиатском пространстве,

ЗАЯВЛЯЕМ О СЛЕДУЮЩЕМ:

1. Государства – участники настоящей Декларации (именуемые в дальнейшем Стороны) будут продолжать развивать и укреплять сотрудничество в области развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве.
2. Стороны констатируют, что основной объем перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом на евро-азиатском пространстве в направлении Восток-Запад и в обратном направлении осуществляется в рамках двух правовых систем в области грузовых и пассажирских перевозок (СМГС, СМПС с одной стороны и КОТИФ (ЦИМ, ЦИВ, РИД) с другой стороны), наличие которых позволяет обеспечить организацию железнодорожных перевозок в международном сообщении.
3. Стороны отмечают позитивную роль межгосударственных организаций ОТИФ и ОСЖД в области регулирования деятельности железнодорожного транспорта на полигоне евро-азиатского железнодорожного транспортного пространства.
4. Стороны с удовлетворением констатируют, что в последнее время в рамках межгосударственных организаций ОТИФ и ОСЖД налажено полноценное сотрудничество между транспортными предприятиями государств, входящих в указанные организации. Примером такого сотрудничества является железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС и используемая при перевозках грузов, вагонная и контейнерная ведомость ЦИМ/СМГС и коммерческий акт ЦИМ/СМГС. Работы по разработке и внедрению указанных документов были проведены в короткие сроки. Использование указанных документов при перевозках значительно упрощает процедуру железнодорожной перевозки в направлении Восток-Запад и в обратном направлении.
5. Принимая во внимание, происходящее реформирование железнодорожного транспорта и происходящие структурные изменения в национальных железнодорожных компаниях, появление на рынке транспортных услуг частных перевозчиков и развитие транспортных технологий, Стороны

признают необходимость дальнейшего согласованного развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве.

6. Стороны признают, что в связи с существующими различиями в политических системах и экономических условиях деятельности железнодорожного транспорта разных стран важным вопросом при выработке единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве является вопрос создания организационных структур управления, позволяющих обеспечить баланс интересов государств и железнодорожных предприятий различных стран. В процессе выработки позиции по организационной структуре управления Стороны будут использовать существующий опыт межгосударственных организаций (ОТИФ и ОСЖД), опыт работы организаций, объединяющих предприятия железнодорожного транспорта, а также опыт работы и систему принятия решений организационных структур управления, действующих на других видах транспорта (воздушный транспорт, морской транспорт).

Важнейшим, первоочередным вопросом развития железнодорожного транспорта является гармонизация двух правовых систем (СМГС, СМПС с одной стороны и КОТИФ (ЦИМ, ЦИВ, РИД) с другой стороны) и создание, таким образом, единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве. Перечень международных соглашений, необходимых для создания и введения в действие единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве, будет определен в процессе работы.

Другими направлениями сотрудничества Сторон в этой сфере являются:

- a) сотрудничество в области безопасности перевозок;
 - b) выработка единых принципов электронного документооборота;
 - c) сотрудничество в области выработки единой технической политики.
7. Стороны согласились, что работа по выработке принципов единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве будет проводиться под эгидой ЕЭК ООН. Стороны будут оказывать всестороннюю помощь при подготовке конкретных решений и политическую поддержку данной работе в своих государствах.
 8. Сторонами принята к сведению информация о подготовке проекта документа "Общие положения и условия перевозки Евразия" (ОПУ-Евразия) и условия заключения договоров железнодорожных перевозок в Евро-Азиатском регионе. В дальнейшем данный проект может быть использован как первоначальная база для выработки соответствующих документов единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве.

III. Проект резолюции Рабочей группы по железнодорожному транспорту о мерах по укреплению сотрудничества в области железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве

Резолюция № ... Рабочей группы по железнодорожному транспорту

Принята ноября 2011 года

Рабочая группа по железнодорожному транспорту,

принимая во внимание необходимость развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве,

отмечая важность безопасного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта в условиях глобализации экономики,

руководствуясь намерением унифицировать принципы и правовые основы деятельности железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве,

считая, что развитие транспортных связей позволит увеличить товарооборот между государствами и обеспечить право граждан на свободу передвижения,

движимая стремлением подтвердить важность и необходимость дальнейшего сотрудничества в области железнодорожного транспорта,

стремясь к развитию предпринимательской и деловой активности на железнодорожном транспорте,

с удовлетворением отмечая сотрудничество межгосударственных организаций железнодорожного транспорта (Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)), а также организаций перевозчиков грузов и пассажиров, направленное на создание правовых условий для безопасных и эффективных перевозок железнодорожным транспортом на евро-азиатском пространстве,

ЕДИНОГЛАСНО ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ о следующих мерах, которые предлагается осуществить заинтересованным государствам (Сторонам) в сфере развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве:

1. Сторонам предлагается продолжать развивать и укреплять сотрудничество в области функционирования железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве, основываясь на том, что:
 - a) основной объем перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом на евро-азиатском пространстве в направлении Восток-Запад и в обратном направлении осуществляется в рамках двух правовых систем в области грузовых и пассажирских перевозок (СМГС, СМПС с одной стороны и КОТИФ (ЦИМ. ЦИВ, РИД) с другой стороны), наличие которых позволяет обеспечить организацию железнодорожных перевозок в международном сообщении,
 - b) существует позитивная роль межгосударственных организаций ОТИФ и ОСЖД в области регулирования деятельности железнодо-

рожного транспорта на полигоне евро-азиатского железнодорожного транспортного пространства.

- c) в последнее время в рамках межгосударственных организаций ОТИФ и ОСЖД налажено полноценное сотрудничество между транспортными предприятиями государств, входящих в указанные организации. Примером такого сотрудничества является железнодорожная накладная ЦИМ/СМГС, используемая при перевозках грузов, вагонная и контейнерная ведомость ЦИМ/СМГС и коммерческий акт ЦИМ/СМГС. Работы по разработке и внедрению указанных документов были проведены в короткие сроки. Использование указанных документов при перевозках значительно упрощает процедуру железнодорожной перевозки в направлении Восток-Запад и в обратном направлении.
2. Принимая во внимание, происходящее реформирование железнодорожного транспорта и происходящие структурные изменения в национальных железнодорожных компаниях, появление на рынке транспортных услуг частных перевозчиков и развитие транспортных технологий, Стороны признают необходимость дальнейшего согласованного развития железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве.
3. В связи с существующими различиями в политических системах и экономических условиях деятельности железнодорожного транспорта разных стран важным вопросом при выработке единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве является вопрос создания организационных структур управления, позволяющих обеспечить баланс интересов государств и железнодорожных предприятий различных стран. В процессе выработки позиции по организационной структуре управления Сторонам предлагается использовать существующий опыт межгосударственных организаций (ОТИФ и ОСЖД), опыт работы организаций, объединяющих предприятия железнодорожного транспорта, а также опыт работы и систему принятия решений организационных структур управления, действующих на других видах транспорта (воздушный транспорт, морской транспорт).
4. Важнейшим, первоочередным вопросом развития железнодорожного транспорта является гармонизация двух правовых систем (СМГС/ОСЖД, с одной стороны, и КОТИФ (ЦИМ, ЦИВ, РИД), с другой стороны) и создание, таким образом, единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве. Перечень международных соглашений, необходимых для создания и введения в действие единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве, будет определен в процессе работы.

Другими направлениями сотрудничества Сторон в этой сфере являются:

- a) сотрудничество в области безопасности перевозок;
 - b) выработка единых принципов электронного документооборота;
 - c) сотрудничество в области выработки единой технической политики.
5. Работа по выработке принципов единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве будет проводиться под эгидой ЕЭК ООН. Сторонам предлагается оказывать все-

стороннюю помощь при подготовке конкретных решений и политическую поддержку данной работе в своих государствах.

6. Сторонами принята к сведению информация о подготовке проекта документа "Общие положения и условия перевозки Евразия" (ОПУ-Евразия) и условия заключения договоров железнодорожных перевозок в Евро-Азиатском регионе. В дальнейшем данный проект может быть использован как первоначальная база для выработки соответствующих документов единого транспортного права в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве.
7. Рабочая группа по железнодорожному транспорту просит правительства уведомить Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) до " " 201__ года о том, принимают ли они настоящую Резолюцию.
