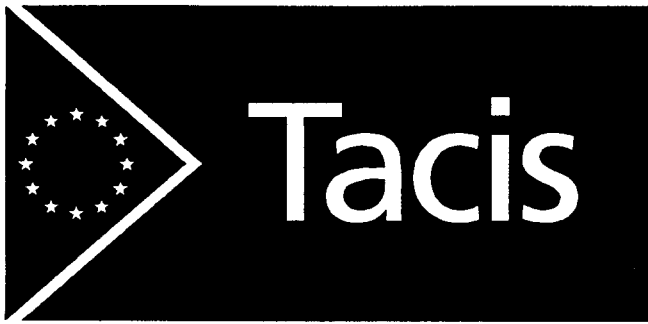


TRACECA Project  
Legal & Regulatory Framework  
Проект ТРАСЕКА  
Правовая и Нормативная Структура  
**Completion Report**  
**Заключительный Отчет**  
Appendices 4, 5 & 6  
Приложения 4, 5 & 6  
February 1998  
Февраль 1998

---



TRACECA Project  
Legal & Regulatory Framework  
Проект ТРАСЕКА  
Правовая и Нормативная Структура  
**Completion Report**  
**Заключительный Отчет**  
Appendices 4, 5 & 6  
Приложения 4, 5 & 6  
February 1998  
Февраль 1998

---



**MULTILATERAL AGREEMENTS ON  
INTERNATIONAL TRANSPORT IN THE TRACECA  
REGION**

**Rijswijk, The Netherlands, December 1997**



## INTRODUCTION

*Please, find attached four proposed international transport agreements with a legislation chart and a map with the area that the agreements will cover.*

The major objective of TRACECA Legal and Regulatory Framework Project is the facilitation of trade and transport in the TRACECA Region. Within the project, a “Basic Agreement on International Transport” and three technical annexes have been drafted. The technical annexes being the “Multilateral Agreement on International Road Transport”, “Multilateral Agreement on International Railway Transport” and “Multilateral Agreement on International Commercial Maritime Navigation”. These documents have been drafted to develop economic relations, trade and transport in the Black Sea Region, the Caucasus, the Caspian Sea Region and Central Asia.

## OBJECTIVE

The main aims of these transport agreements can be summarised as follows:

- FACILITATION OF TRADE AND MOVEMENT OF GOODS  
Trade links within the region will not be impeded by unnecessary obstacles, such as permit systems and high road user charges. Progressive expansion of the international transport of goods will be ensured by diminishing obstacles, bearing in mind the expected growth of transport flows.
- ALLOCATION OF THE MOST EFFECTIVE AND EFFICIENT TRANSPORT SERVICES  
Shippers will be free to hire transport services all over the region. The decision will not be made on political grounds, but on economical grounds. Currently shippers are often forced to choose a transport service provider who has access to the market. With free access for all transport service providers registered in the area, shippers can hire the most optimal transport operator.
- RATIONALISATION OF THE TRANSPORT SECTOR  
Free access to the transport market will cause increased regional competition. Shippers having the opportunity to choose more suppliers, will demand more quality against reasonable costs. Suppliers will try to answer this need through increased service levels and competitive prices, thus enhancing the transport sector.
- IMPROVED INVESTMENT CLIMATE FOR LOCAL AND FOREIGN INVESTORS  
One of the decisive arguments not to invest in a country is the lack of legal security. The transport agreements will provide this legal security with regard to international transport within the area of the agreements. As Parties are bound to the agreements, investing manufacturers and the traders can be certain that their products can be transported in and out of the area of the agreements, within a certain time frame, against reasonable costs.
- STRONGER POSITION TO PURSUE TRANSIT POLICIES  
Each Party to the agreements, is free to determine its own bilateral relations with neighboring States, not being Party to the agreements. If useful, based on the agreements, Parties can pursue a joint transport policy towards these third countries. This would greatly enhance the Parties' position to pursue transit policies.

## SCOPE

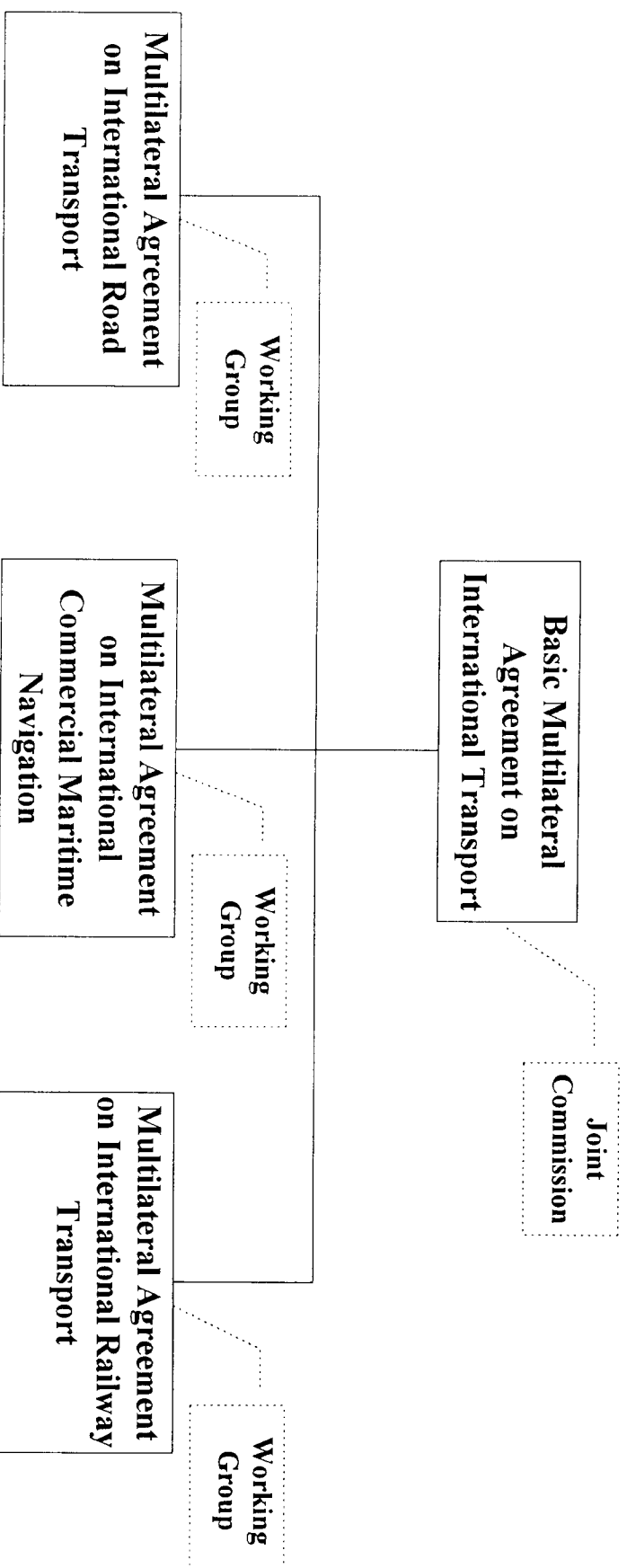
The agreements are aimed at developing economic relations, trade and transport in Black Sea region, the Caucasus, the Caspian Sea region and Central Asia. The agreements are only applicable within the territory of Parties to the agreements. All Parties to the agreements express their intention to develop the above mentioned area. Beside this, new members must have a transport network connected with the infrastructure on the territory of the Parties and the national transport markets have to be in balance. Applying these criteria, States may be party to the “Basic Agreement” and only one or two mode related “Technical Annexes”.

## SARAKS AND TRACECA

The proposed set of agreements is based on the existing Saraks agreements, being an excellent and recognised initiative to develop trade and transport in the region. Together with local experts, the Saraks agreements are adapted and completed in the attached set of agreements, mainly with the aim:

- To create a comprehensive and harmonised set of agreements covering international road, railway and maritime transport and aiming at the same objectives.
- To clarify and harmonise certain concepts, such as “transit” and “cabotage”.
- To be able to increase the number of Parties to the agreements according to reasonable criteria to prevent detraction from the main objectives of the agreements.
- To produce a set of agreements with authority, but flexible, by having the agreements signed at Presidential level but implemented and amended at a lower level, by Joint Commission, with representatives from all Parties and mode related Working Groups.
- To enlarge the scope of action of the agreements which are signed by the participating States. In the proposed form, not only States but also market participants, state-owned or privately-owned, can derive rights and obligations from the agreements.

# Legislation Chart for Multilateral Agreements on International Transport in the TRACCECA Region





**МНОГОСТОРОННИЕ СОГЛАШЕНИЯ  
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ  
ТРАНСПОРТУ ДЛЯ РЕГИОНА ТРАСЕКА**

**Райсвайк, Нидерланды, Декабрь 1997 г.**

## **ВВЕДЕНИЕ**

*Прилагаются четыре соглашения по международному транспорту, структурная графа соглашений и карта региона, которого касаются соглашения.*

Главная задача Проекта ТРАСЕКА Правовая и Регулирующая Структура состоит в облегчении торговли и транспорта в регионе. В рамках проекта были созданы “Основное Соглашение по Международному Транспорту” и три технических приложения. Техническими приложениями являются “Многостороннее Соглашение по Международному Автомобильному Транспорту”, “Многостороннее Соглашение по Международному Железнодорожному Транспорту”, “Многостороннее Соглашение по Международному Торговому Судостроению”. Эти документы были подготовлены для развития экономических отношений, торговли и транспорта в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и Центральной Азии.

## **ЗАДАЧИ**

Главные цели этих Соглашений заключаются в следующем:

- **СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ И ДВИЖЕНИЮ ТОВАРОВ**  
Торговые отношения в регионе не будут ущемлены ненужными препятствиями, такими, как система разрешений и дорожные налоги. Устранение препятствий гарантирует прогрессивное расширение рынка международных перевозок товаров, учитывая возможный рост движения транспорта.
- **ВЫЯВЛЕНИЕ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**  
Грузоотправители будут свободны нанимать транспортные услуги в регионе. Решения будут приняты не на политической основе, а на экономической. Грузоотправители часто вынуждены выбирать поставщиков транспортных услуг, которые имеют доступ к рынку. Со свободным доступом для всех поставщиков транспортных услуг, зарегистрированных в регионе, грузоотправители смогут выбрать оптимального транспортного оператора.
- **РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА**  
Свободный доступ к рынку вызовет повышенную конкуренцию в регионе. Грузоотправители, имея возможность выбирать между многими поставщиками, потребуют больше качества по разумной цене. Поставщики постараются удовлетворить спрос на транспортные услуги высоким уровнем обслуживания и конкурентными ценами, этим усиливая транспортный сектор.
- **УЛУЧШЕННЫЙ КЛИМАТ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ И МЕСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ**  
Одной из главных причин не вкладывать инвестиции в страну является недостаток правовой защиты. Транспортные соглашения создадут такую правовую защиту международному транспорту в регионе соглашений. Так, как

стороны связаны соглашениями, инвесторы, производители и торговцы могут быть уверены, что их товары могут перевозиться в и из региона соглашений, вовремя и по разумным ценам.

- **СТРОГАЯ ПОЗИЦИЯ К ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**  
Каждая сторона соглашений, свободна определять двусторонние отношения с соседними Государствами, которые не являются сторонами соглашений. При надобности, на основе соглашений, стороны могут осуществлять единую политику в отношении этих третьих стран. Это будет способствовать положению сторон в отношении транзитных перевозок.

## **СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ**

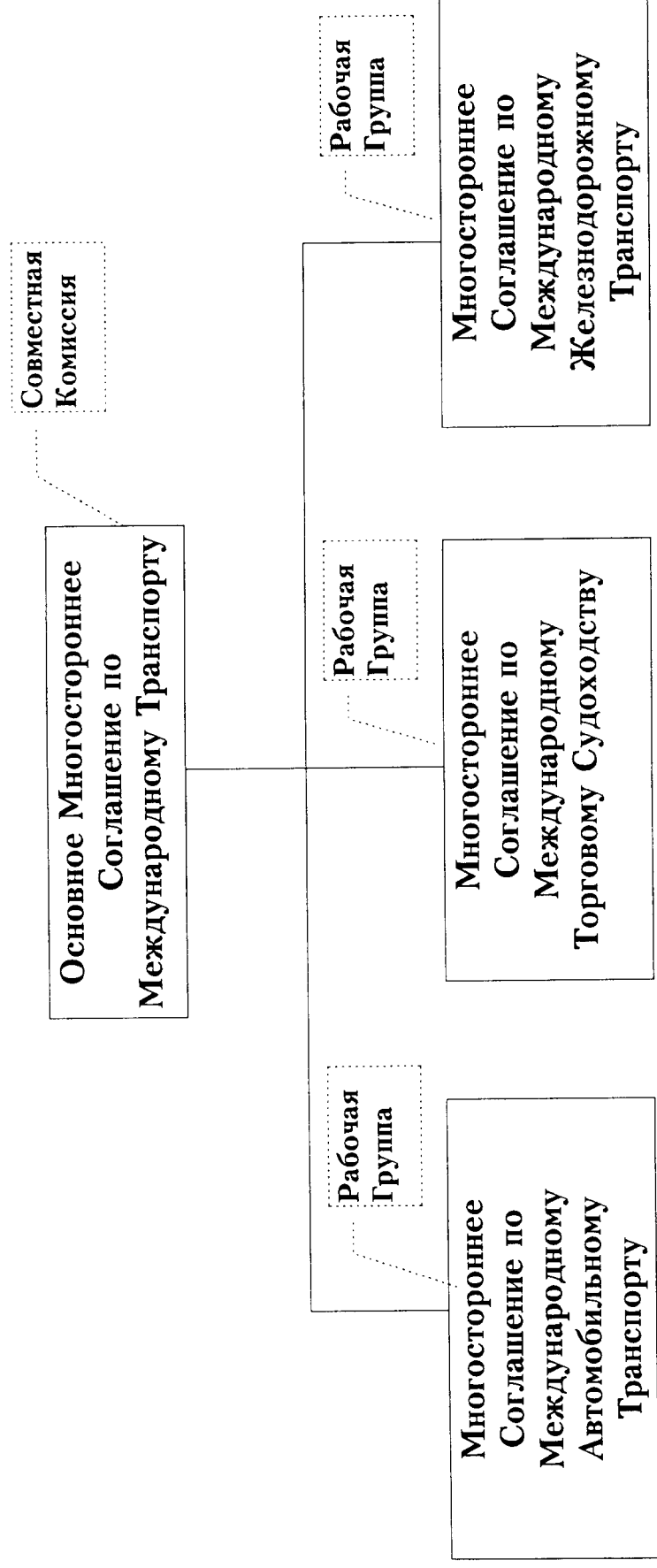
Соглашения созданы с целью развития экономических отношений, торговли и транспорта в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и Центральной Азии. Все стороны соглашений выражают свое намерение развивать вышеуказанный регион. Кроме этого, новые члены должны иметь транспортную сеть связанную с инфраструктурой на территории сторон и сбалансированный национальный транспортный рынок. Применяя эти критерии Государства могут присоединиться к “Основному Соглашению” и одному или двум “техническим приложениям”.

## **СЕРАКС И ТРАСЕКА**

Предлагаемые Соглашения основываются на соглашениях подписанных в Сераксе, которые общепризнаны, как отличная инициатива для развития торговли и транспорта в регионе. С помощью местных экспертов, Серакские соглашения были изменены и дополнены в прилагающемся пакете соглашений, с целью:

- Создания всеобъемлющего пакета соглашений, который включает автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт и морской транспорт и имеет те же задачи;
- Объяснения и гармонизации некоторых концепций, как “транзит” и “каботаж”;
- Увеличения числа участников соглашений в соответствии с разумными критериями для предотвращения умаления значения главных задач соглашений;
- Создания пакета влиятельных но гибких соглашений посредством подписания соглашений на президентском уровне и исполнения и изменения на более низком уровне, Совместной Комиссией, включая представителей всех сторон и отраслевых Рабочих Групп;
- Расширения сферы деятельности соглашений, которые подписаны Государствами-участниками. В прилагаемой форме, не только Государства, но также участники рынка, находящиеся в государственной или частной собственности, могут извлекать права и обязанности из соглашений.

# Правовая Структура Многосторонних Соглашений по Международному Транспорту для Стран ТРАСЕКА







## **Basic Multilateral Agreement on International Transport**

Desirous to develop economic relations, trade and transport in the Black Sea Region, the Caucasus, the Caspian Sea Region and Central Asia

The States, of which the Governments signed this Agreement, hereinafter referred to as the Parties have concluded the following Basic Multilateral Agreement on International Transport, hereinafter called “the Basic Agreement” and technical annexes on road transport, railway transport, commercial maritime navigation, customs and others, hereinafter called “the technical annexes”.

### Article 1 General Provisions

The provisions of this Agreement apply to the international transport of goods and passengers between the Parties, and transport in transit through their territories and between two Parties or a Party and a third country, effectuated by operators not established in one of those States, or within the territory of a Party, effectuated by operators not established in that State.

### Article 2 Objectives of the Agreements

The objectives of the Basic Agreement and the technical annexes are:

- a. to develop economic relations, trade and transport in the Black Sea region, the Caucasus, the Caspian Sea Region and Central Asia;
- b. to provide access to the international market of road transport, railway transport and commercial maritime navigation;
- c. to facilitate international movement of goods and passengers;
- d. to guarantee traffic safety and environmental protection;
- e. to harmonise transport policies and the legal and regulatory framework in the field of transport.

### Article 3 Facilitation of Transport

1. The Parties shall provide each other with conditions facilitating free transport of goods and passengers on the territory of their States.
2. In accordance with national legislation the Parties shall not make any distinction, based on the place of departure of the means of transport or the goods and passengers, point of entering or leaving the territory of the Party, or destination of the means of transport or the goods and passengers, as well as the circumstances related to the nationality of the operator, origin of the goods, nationality of passengers or place of registration of the means of transport.
3. The Parties shall respect the rights and obligations arising from international conventions and agreements.

#### Article 4

##### Border Crossing Operations

1. The goods and passengers transported shall pass properly through the points of customs inspection, stipulated by each Party. At those points sufficient assistance to facilitate the crossing of the border shall be provided.
2. In order to facilitate the border crossing of goods and passengers the custom authorities of the Parties, after mutual consultations, shall determine the common customs procedures and practices, subject to application at the fixed points of entry and exit in accordance with national legislation of the Parties.

#### Article 5

##### Payment of Duties

The taxes, duties and other payments, both national and local, disregarding the origin shall not be collected for transport in transit, except payments of expenses of transport or administrative service, rendered to the traffic or cost for the rendered services.

#### Article 6

##### Favourable Treatment and Tariffs

The Parties have agreed that if favourable treatment and tariffs are established by a Party with an other Party or a third country for services referred to in Article 1 of this Agreement, no less favourable treatment and tariffs will be applicable between the Parties.

#### Article 7

##### Traffic Safety and Environmental Protection

The Parties take uniform measures guaranteeing security of serving personnel and safety of goods, passengers and means of transport and the protection of the environment in international transport.

#### Article 8

##### Joint Commission

1. The competent authorities of the Parties shall regulate all questions regarding the implementation and the application of the Basic Agreement and its technical annexes.
2. For this purpose the Parties shall establish a Joint Commission on which each shall have equal voting power.
3. The Joint Commission shall meet regularly, at least once a year, alternating between the States of the Parties each hosting for one year. The Chairman of the Joint Commission will be the head of the delegation of the State in which the meeting takes place. The Joint Commission shall meet at the request of the Chairman for the annual meeting, or of any Party, and shall

- comprise representatives of the competent authorities of the administration of the Party, which can invite representatives of relevant Ministries and authorities and the transport industry.
4. The Joint Commission shall draw up its own rules and procedures. Each Joint Commission meeting will be concluded by drawing up a protocol that will be signed by the heads of delegations of the Parties.
  5. The Joint Commission shall decide upon the type and number of permits and the conditions of access to the market and conditions for carrying out specific categories of transport.
  6. In all its meetings the Joint Commission shall give particular consideration to the following subjects:
    - a. the harmonious development of transport between the Parties, taking into account among others safety and environmental aspects involved;
    - b. the coordination of transport policies, especially in the field of user charges in all modes of transport, transport legislation and its implementation by the Parties at national and international level and common transport policy towards third countries;
    - c. the formulation of possible solutions for the respective national authorities if problems occur, notably in the field of fiscal, social, customs, safety and environmental matters, including matters of public order;
    - d. the exchange of relevant information;
    - e. the method of enforcement of laws and regulations in force in the States of the Parties, in particular the collection of taxes and charges related to provision of transport services, customs procedures and the fixing of weights and dimensions;
    - f. promotion of cooperation between transport enterprises and traffic and transport institutions;
    - g. the promotion of multimodal transport, including all questions concerning market access.

## Article 9

### Permanent Secretariat

1. The Joint Commission shall establish a Permanent Secretariat in order to give effect to the provisions of the Basic Agreement and its technical annexes.
2. The Secretariat shall be based in \_\_\_\_\_ and shall maintain permanent representation in each State of the Parties.
3. The Joint Commission shall prepare and, if necessary, revise the terms of reference of the Permanent Secretariat, its power and duties, the procedures for the appointment of officials and system of jointly financing the work of the Permanent Secretariat.

## Article 10

### Technical Annexes

1. The Joint Commission shall establish technical annexes to the Basic Agreement to give detailed effect to its provisions.
2. Technical annexes shall be established in the field of international road transport, international railway transport, international commercial maritime navigation, customs and such other matters as the Joint Commission shall consider appropriate.
3. The Joint Commission can establish working groups and delegate powers and duties to them, for each field mentioned in Subarticle 2 of this Article.

4. Technical annexes signed by the Parties shall be binding on Parties in the same manner and to the same extent as the Basic Agreement and the provisions of the Basic Agreement shall govern all questions which are not more specifically dealt with in the technical annexes.
5. Any Party may propose one or more amendments to the technical annexes by sending the text of the proposal to the Permanent Secretariat. The Permanent Secretariat shall also have the right to propose such amendments.
6. The Permanent Secretariat shall transmit any such proposal to each Party.
7. Proposals for amendment of the technical annexes shall be considered by the Joint Commission.
8. If approved by the Joint Commission, amendments to the technical annexes shall enter into force for all the Parties on such date as shall be determined by the Joint Commission, provided that this date shall be not less than 30 days from the date of agreeing the amendment.

#### Article 11

##### Dispute Settlement

1. Any dispute, controversy or claim between the Party arising out of or relating to this Agreement and its technical annexes, or the breach, termination or invalidity thereof which cannot be settled by consultation between them shall be referred to the Joint Commission by any of the Parties.
2. Any such dispute, controversy or claim which is not settled through consultation or through the intermediary of the Joint Commission shall, at the request of any Party involved, be referred to the International Court of Justice at the Hague, the Netherlands for adjudication.

#### Article 12

##### Entry into force

The present Agreement shall enter into force one month after the date of its signing.

#### Article 13

##### Applications for Membership

1. The Parties declare that the Basic Agreement and its technical annexes are open for association of any State having the technologically connected transport network with transport networks of the States of the Parties and taking into account the development of national transport markets.
2. Documents concerning the joining shall be deposited for keeping to the Depository, referred to in Article 14 of this Agreement.
3. The Agreement shall come into force for the associated States in 30 days after the depositing the documents on association to the Depository.

Article 14  
Depository

1. The Depository of the Basic Agreement and the technical annexes shall be Turkmenistan which will send the certified copy of this Agreement to the States who signed this Agreement.
2. The Depository shall inform the Parties on association of other States to the Basic Agreement and the technical annexes.

Article 15  
Duration and Variation

1. The Basic Agreement is made for the period of 10 years and shall be binding for a Party until such Party notifies in writing the other Parties of its intention to terminate the Agreement at least 6 months prior.
2. The validity of the Basic Agreement shall be tacitly extended for the next ten year period unless the Parties declare otherwise.
3. The obligations under the contracts, agreements and other understandings signed in accordance with conditions of the Basic Agreement shall remain in force after the termination of the Basic Agreement.
4. After the Basic Agreement has been in force for 2 years any Party may request that a review conference for the Basic Agreement should be convened, by formal written notification to the Permanent Secretariat.
5. If such a review conference is convened, the Permanent Secretariat shall notify all Parties and invite them to submit within a period of 3 months such proposals as they may wish the conference to consider. The Permanent Secretariat shall circulate to all Parties the provisional agenda for the conference together with the text of such proposals at least one month before the date on which the conference is to meet.
6. The Joint Commission shall determine the rules of procedure to be followed at such a conference and the manner of entry into force of amendments to the Basic Agreement.

IN WITNESS whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE AT \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_ in the Russian Language.



## Основное Многостороннее Соглашение по Международному Транспорту

Выражая стремление развить экономические отношения, торговлю и транспорт в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и Центральной Азии,

Государства, Правительства которых, подписали настоящее Соглашение, далее именуемые Сторонами, составили данное Основное Многостороннее Соглашение по Международному транспорту, далее именуемое “Основное Соглашение”, а также технические приложения по автомобильному транспорту, железнодорожному транспорту, торговому судоходству, таможенным процедурам и др., далее именуемые “техническими приложениями”.

### Статья 1

#### Основные положения

Положения настоящего Соглашения, касаются международных грузовых и пассажирских перевозок между Сторонами, а также транзитных перевозок через территории Сторон, перевозок между двумя Сторонами или Стороной и третьей страной, выполняемых перевозчиками не учрежденными в одном из этих Государств, или перевозок в пределах территории одной из Сторон, осуществляемых перевозчиками не учрежденными в этом Государстве.

### Статья 2

#### Цели настоящего Соглашения

Целями Основного Соглашения и его технических приложений являются:

- а) развитие экономических отношений, торговли и транспорта в регионе Черного моря, на Кавказе, в регионе Каспийского моря и Центральной Азии;
- б) обеспечение доступа к международному рынку автомобильного транспорта, железнодорожного транспорта и торгового судоходства;
- в) способствование международному движению грузов и пассажиров;
- г) гарантирование безопасности движения и охраны окружающей среды;
- д) гармонизация транспортной политики и правовой структуры в сфере транспорта.

### Статья 3

#### Способствование развитию транспорта

1. Стороны предоставляют друг другу условия, способствующие свободным перевозкам грузов и пассажиров на территории своих Государств.
2. В соответствии с национальным законодательством, Стороны не создают отличия на основе места выезда транспортных средств, или груза и



- пассажиров, пункта въезда-выезда на территорию Стороны, места назначения транспортного средства или груза и пассажиров, а также обстоятельств связанных с национальностью перевозчика, происхождения товаров, национальностью пассажиров или места регистрации транспортного средства.
3. Стороны уважают права и обязанности вытекающие из международных конвенций и соглашений.

#### Статья 4

##### Пограничные процедуры

1. Перевозимые грузы и пассажиры обязаны надлежащим образом пройти через пункты таможенного контроля, определенные каждой из Сторон. В этих пунктах будет предоставлено должное содействие для упрощения процедуры.
2. С целью облегчения транзитных перевозок товаров, таможенные власти Сторон, в результате взаимных переговоров, определяют единые таможенные процедуры и практику, подлежащие применению в установленных пунктах въезда и выезда, в соответствии с национальными законодательствами Сторон.

#### Статья 5

##### Уплата налогов

Налоги, сборы и другие платежи, будь то национальные, местные, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов по транспортным или административным услугам, предоставляемым транзитным перевозкам или стоимости предоставленных услуг.

#### Статья 6

##### Льготные условия и тарифы

Стороны согласились, что в том случае, если установлены льготные условия и тарифы между двумя Сторонами, или Стороной и третьей страной для услуг, указанных в Статье 1 настоящего Соглашения, не менее льготные условия и тарифы будут применяться между Сторонами.

#### Статья 7

##### Безопасность движения и охрана окружающей среды

Стороны принимают единообразные меры, гарантирующие безопасность обслуживающего персонала и пассажиров, сохранность грузов и транспортных средств, а также охрану окружающей среды при международных перевозках.

## Статья 8

## Совместная Комиссия

1. Соответствующие органы Сторон регулируют все вопросы, касающиеся осуществления и применения настоящего Соглашения и его технических приложений.
2. В этих целях Стороны учреждают Совместную Комиссию, в которой каждый будет иметь равное право голоса.
3. Совместная Комиссия должна заседать регулярно, по крайней мере раз в год, по очереди в стране каждой из Сторон. При этом принимающее Государство председательствует в течение одного года. Председателем Совместной Комиссии будет являться глава делегации страны, в которой проводится заседание. Ежегодное заседание Совместной Комиссии проводится по требованию Председателя или любой из Сторон с участием представителей соответствующих органов всех Сторон, которые могут приглашать для участия представителей заинтересованных министерств и органов, а также представителей транспорта.
4. Совместная Комиссия разрабатывает свои собственные правила и процедуры. Заседания Совместной Комиссии завершаются составлением протокола, подписываемого руководителями делегаций Сторон.
5. Совместная Комиссия определяет типы и количество разрешений, а также условия выхода на рынок и осуществления перевозок специальных категорий.
6. Совместная Комиссия всегда уделяет особое внимание вопросам:
  - а) единообразного развития перевозок между Сторонами с учётом, среди прочего, и безопасности движения и экологических аспектов;
  - б) координации транспортной политики, особенно в сфере сборов за пользование любым видом транспорта, транспортного законодательства и его соблюдения Сторонами на национальном и международном уровнях, а также в сфере транспортной политики в отношении третьих стран;
  - в) выработки возможных решений для тех или иных национальных органов при возникновении у них проблем, в частности в отношении финансов, социальной защиты, таможи, безопасности и экологии, включая вопросы общественного порядка;
  - г) обмена актуальной информацией;
  - д) методов обеспечения соблюдения действующих законов и положений в Государствах Сторон, в частности в отношении сбора платежей, связанных с осуществлением транспортных услуг, таможенных процедур, определения веса и размеров;
  - е) поощрения сотрудничества между транспортными предприятиями и дорожно-транспортными учреждениями;
  - ж) поощрения интермодальных перевозок, включая все вопросы, касающиеся выхода на рынок.

## Статья 9

## Постоянный Секретариат

1. Совместная Комиссия учреждает Постоянный Секретариат для эффективного применения Основного Соглашения и технических приложений.

2. Секретариат расположен в \_\_\_\_\_ и имеет постоянные представительства в Государстве каждой из Сторон.
3. Совместная Комиссия подготовит, а при надобности, изменит положение о Постоянном Секретариате, его права и обязанности, процедуру назначения должностных лиц и систему совместного финансирования работы Постоянного Секретариата.

## Статья 10

### Технические приложения

1. Совместная Комиссия создает технические приложения к Основному Соглашению для более детального применения его положений.
2. Технические приложения создаются в сфере автомобильного транспорта, железнодорожного транспорта, торгового судоходства, таможенных процедур и других вопросов по усмотрению Совместной Комиссии.
3. Совместная Комиссия может создать рабочие группы по сферам, указанным в пункте 2 настоящей Статьи, чтобы делегировать свои права и обязанности.
4. Технические приложения, подписанные Сторонами, обязывают Стороны в той же мере, что Основное Соглашение и положения Основного Соглашения регулируют все вопросы, которые более детально не регулируются техническими приложениями.
5. Каждая из Сторон имеет право предложить одну или более поправок к техническим приложениям, высылая текст поправок Постоянному Секретариату. Постоянный Секретариат также имеет право предложить такие изменения.
6. Постоянный Секретариат рассылает текст предложенных поправок Сторонам.
7. Предложенные поправки к техническим приложениям рассматриваются Совместной Комиссией.
8. В случае утверждения Совместной Комиссией, поправки к техническим приложениям вступают в силу в день, указанный Совместной Комиссией, не раньше 30 дней с даты утверждения поправки.

## Статья 11

### Решение споров

1. Любые споры, разногласия или претензии между Сторонами, которые возникают из или в связи с настоящим Соглашением или его техническими приложениями, или нарушением, прекращением или недействительностью Соглашения или его технических приложений и которые не могут быть решены путём переговоров, передаются Совместной Комиссии любой из Сторон.
2. Любые такие споры, разногласия или претензии, которые не могут быть решены путём переговоров или при посредничестве Совместной Комиссии, по требованию любой из причастных Сторон могут быть переданы Международному Суду в Гааге (Нидерланды) для вынесения судебного решения.

## Статья 12 Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу через месяц со дня его подписания.

## Статья 13 Присоединение к Соглашению

1. Стороны заявляют, что настоящее Соглашение и его технические приложения открыты для присоединения любого Государства, транспортная сеть которого имеет технологическую связь с транспортными сетями Государств Сторон, с учетом развития национального рынка.
2. Документы о присоединении сдаются на хранение Депозитарию, указанному в статье 14 настоящего Соглашения.
3. Соглашение вступает в силу для присоединившихся Государств на 30 день после сдачи Депозитарию документа о присоединении.

## Статья 14 Депозитарий

1. Депозитарием настоящего Соглашения и его технических приложений является Туркменистан, который направит Государствам, подписавшим Соглашение, его заверенные копии.
2. Депозитарий информирует Стороны о присоединении других Государств к настоящему Соглашению и его техническим приложениям.

## Статья 15 Срок действия

1. Основное Соглашение заключено сроком на 10 лет и будет действовать до тех пор, пока одна из Сторон письменно не уведомит другие Стороны не менее чем за 6 месяцев о своем намерении прекратить его действие.
2. Действие Основного Соглашения автоматически продлевается на следующий десятилетний срок, если Стороны не заявят об ином.
3. Обязательства по договорам, соглашениям и другим договоренностям, подписанным в соответствии с условиями Основного Соглашения, сохраняют силу и после прекращения его действия вплоть до их полного выполнения.
4. После двух лет действия Основного Соглашения по требованию любой из Сторон может быть созвана конференция по пересмотру Основного Соглашения, на основе письменного уведомления Постоянному Секретариату.
5. Если такая конференция созвана, Постоянный Секретариат уведомляет все Стороны и приглашает их представить в течении 3 месяцев свои предложения для рассмотрения на конференции. Постоянный Секретариат распространит предварительную повестку дня конференции и тексты предложений Сторон не позднее одного месяца до проведения конференции.

6. Совместная Комиссия определит правила и процедуру для таких конференций, а также систему вступления в силу поправок к Основному Соглашению.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладающая официальными полномочиями, подписываем настоящее Соглашение.

Совершено в \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, на русском языке.



## Multilateral Agreement on International Railway Transport

The States, of which the Governments signed the Agreement including the annexes, called hereafter the Parties, desirous of promoting, in the interests of their economic relations, the development of transport of goods and passengers by railway in, to and from their States and in transit across their territories; having signed the Basic Agreement on International Transport, called hereafter “the Basic Agreement” have agreed on the following technical annex to the Basic Agreement called the Multilateral Agreement on International Railway Transport.

### Article 1

#### General Provision

The provisions of this Agreement apply to the international railway transport of goods and passengers:

- a. bilateral, between the Parties;
- b. in transit, through the territories of the Parties to or from Parties or third countries;
- c. third country transport, defined in Article 2 of this Agreement, between two Parties and between a Party and a third country;
- d. cabotage, defined in Article 2 of this Agreement, within the territory of a Party.

### Article 2

#### Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. the term “national railway company” means any legal person, who is established in one of the Parties and legally admitted in the State of establishment to the international railway transport in accordance with the relevant national legislation;
2. the term “train” means a locomotive and/or wagon registered in one of the Parties, which is used and equipped for the transport of goods and/or passengers;
3. the term “third country transport” means the operation of transport services between the territory of two Parties and between a Party and a third country by a national railway company not established in one of those States;
4. the term “cabotage” means the operation of transport services within the territory of a Party by a national railway company not established in that State;
5. the term “transport” means the movement of laden or unladen trains by rail, even if for a part of the journey the train is using waterways;

### Article 3

#### Access to the Market

Each party shall guarantee the free passage of trains by rail network on the territory of the Parties.

#### Article 4

##### Implementation of the Agreement

In accordance with the guidelines set by the Joint Commission, referred to in Article 10 of this Agreement, the national railway companies, mentioned in Annex 2 of this Agreement, will implement and apply this Agreement.

#### Article 5

##### Preferential Treatment and Tariffs

1. In order to develop the international railway transport, the national railway companies are able to apply preferential treatment and tariffs for transport of goods and passengers on certain railway routes.
2. The preferential treatment and tariffs will be established according to the procedures mentioned in Article 10 of the Basic Agreement and published in Annex 3 of this Agreement.

#### Article 6

##### Compliance with international and national laws

The Parties shall work in accordance with applicable national legislation, regulations and international conventions.

#### Article 7

##### Documents

The Parties shall recognize the licenses on transportation, freight forwarding and other related activities, issued in accordance with national regulations of the Parties, as well as the certificates and other kinds of documents on operation and convoy of trains on the territory of the Parties.

#### Article 8

The Parties will cooperate at the operational level:

- a. to facilitate border crossing operations;
- b. to provide energy resources for international railway transport;
- c. to maintain the uniform methods of cost calculation as a basis of tariffs;
- d. to establish the systems of liability for infringement of the parameters of the transport operations, loading and unloading, return of trains, belonging to national railway companies of the Parties;
- e. to perform obligations on acquisition, repair of train, containers, equipment and machinery mutually agreed by the national railway companies;
- f. to develop training of railway personnel based on international training standards;
- g. to render assistance to railway personnel during its stay and when on duty on the territory of the State of the other Party, and in case of sudden illness or injury, to render them free medical aid.



## Article 9

The Parties will cooperate at a strategic level:

- a. to develop international railway transport, including intermodal connections;
- b. to maintain and develop the railway connections, established between the national railway infrastructure of the Parties and the organisational interoperability of national railway systems;
- c. to promote the establishment of the direct economic relations, including the joint use of terminals and warehouses between the national railway companies and other related enterprises on the most favorable terms;
- d. to open representations of national railway companies on each others territory.
- e. to exchange relevant information, amongst others, on statistical data.

## Article 10

### Joint Commission

1. The competent authorities of the Parties shall regulate all questions regarding the implementation and the application of this Agreement.
2. For this purpose the Parties have established a Joint Commission under the Basic Agreement. The Basic Agreement sets out the powers and obligations of the Joint Commission.

## Article 11

### Dispute Settlement

Any dispute, controversy or claim between the Parties arising out of or related to this Agreement and its Annexes, or the breach, termination or invalidity thereof which cannot be settled by consultation between them shall follow the dispute settlement procedure established in the Basic Agreement.

## Article 12

### Entry into force, duration and variation

1. This Agreement shall come into force from the date of the coming into force of the Basic Agreement.
2. For each Party subsequently depositing its notification, the Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of that deposit.
3. The Chairman of the Joint Commission, as referred to in Article 10 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each deposit and the subsequent dates of entry into force.
4. The Agreement shall remain in force for a period of one year as of the date of its coming into force. Thereafter, the Agreement shall be tacitly extended from year to year unless at least six months before the expiration of that term all Parties but one have given a written notice of termination to the Chairman of the Joint Commission. In the latter case the Agreement shall terminate between all Parties as of the date of expiration of that term.

5. The Chairman of the Joint Commission, as referred in Article 10 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each notice of termination and of the subsequent date of termination of the Agreement.
6. The terms of this Agreement may be varied in accordance with the procedure established in the Basic Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_, in the Russian Language.

**Annex 1<sup>1</sup>**  
**Protocol of Signature**  
**to the Multilateral Agreement on International Railway Transport**

1. The Azerbaijani Republic and the Republic of Armenia hereby declare that none of the rights, obligations and provisions set out in the Multilateral Agreement on International Railway Transport to which this protocol is an annex shall apply as between them insofar as they relate to transport passing across the border of Azerbaijan with Armenia and vice versa and transport between the territory of Azerbaijan and Armenia via third countries.
2. It shall be open to Armenia and Azerbaijan at any time to vary or delete the provisions of Subarticle 1 of this Annex, hereof and any such variation or deletion shall be notified to the other Parties in writing within 7 days and take effect at least after 30 days from the date of agreement between the said Azerbaijan and Armenia.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto have signed this protocol.

DONE in duplicate at..... on..... in the Russian language.

For the Azerbaijani Republic

.....

For the Republic of Armenia

.....

---

<sup>1</sup> *The frontiers between Azerbaijan and Armenia are presently closed. This causes potential difficulties in operating the proposed agreement until a solution is found to the dispute between the two countries. The representatives of Azerbaijan have stated that they could nonetheless sign an agreement including Armenia provided the protocol above was signed by both Armenia and Azerbaijan.*

**Annex 1<sup>2</sup>****Protocol of Signature  
to the Multilateral Agreement on International Railway Transport**

The Azerbaijani Republic hereby declares that none of the rights, obligations and provisions set out in the Multilateral Agreement on International Railway Transport to which this protocol is an annex shall apply as between the Azerbaijani Republic and Republic of Armenia insofar as they relate to transport passing across the border of Azerbaijan with Armenia and vice versa and transport between the territory of Azerbaijan and Armenia via third countries.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto has signed this protocol.

DONE at..... on..... in the Russian language.

For the Azerbaijani Republic

.....

---

<sup>2</sup> *The frontiers between Azerbaijan and Armenia are presently closed. This causes potential difficulties in operating the proposed agreement. The representatives of Armenia have stated that they could nonetheless sign an agreement including Azerbaijan if the protocol above was signed by Azerbaijan.*

---

**Annex 2**  
**to the Multilateral Agreement on International Railway Transport**

The National Railway Companies, according to Article 4 of the Multilateral Agreement on International Railway Transport, are:

1. for Azerbaijani Republic - Azerbaijan National Railway Department
2. for Georgia - Georgian National Railway
3. for Turkmenistan - National Railway of Turkmenistan
4. for Republic of Uzbekistan - Public Railway Company “Uzbekistan Temir Iullari”

### **Annex 3**

#### **to the Multilateral Agreement on International Railway Transport**

Pursuant to Article 5 of the Multilateral Agreement on International Railway Transport, the following preferential treatment and/or tariff apply for the Parties to this Agreement for the following transport routes:

- a. Pharap - Turkmenbashi - Baku - Poti/Batumi and vice versa, 50% of the current tariffs for transport of goods by railway;
- b. Train ferry Turkmenbashi - Baku and vice versa, 50% of the current tariffs for empty wagons and handling priority for transport of goods.



## Многостороннее Соглашение по Международному Железнодорожному Транспорту

Государства, Правительствами которых подписаны настоящее Соглашение и Приложения к нему, именуемые в дальнейшем Сторонами, в интересах укрепления экономических отношений; желая способствовать развитию грузовых и пассажирский перевозок по железной дороге как в свои Государства, так и из них, а также транзитом через свои территории; подписав Основное Соглашение по Международному Транспорту, именуемое в дальнейшем “Основное Соглашение”, согласились о нижеследующем техническом приложении к Основному Соглашению, именуемом Многостороннее Соглашение по Международному Железнодорожному Транспорту.

### Статья 1

#### Общие положения

Положения настоящего Соглашения касаются международных железнодорожных перевозок грузов и пассажиров:

- а. двусторонних, между Сторонами;
- б. транзитных, по территориям Сторон в и из Сторон или третьих стран;
- г. перевозок третьей страны, определенных в Статье 2 настоящего Соглашения, между двумя Сторонами и между Стороной и третьей страной;
- д. каботажных перевозок, определенных в Статье 2 настоящего Соглашения, в пределах территории одной из Сторон.

### Статья 2

#### Определения

Для настоящего Соглашения:

1. термин “национальная железнодорожная компания” означает любое юридическое лицо, учрежденное в одной из Сторон и имеющее в стране учреждения законный доступ к международному железнодорожному транспорту, в соответствии с национальным законодательством.
2. термин “поезд” означает локомотив и/или вагоны, зарегистрированные в одной из Сторон, применяемые и оснащенные для перевозки груза и/или пассажиров;
3. термин “перевозка третьей страны” означает осуществление транспортных услуг между двумя Сторонами и между Стороной и третьей страной железнодорожной компанией, не учрежденной в этих Государствах;
4. термин “каботаж” означает осуществление транспортных услуг в пределах территории одной Стороны железнодорожной компанией, не учрежденной в этом Государстве;
5. термин “перевозка” означает движение груженого и негруженого поезда по железной дороге, даже в тех случаях, когда часть перевозки осуществляется по водным путям.



### Статья 3 Доступ к рынку

Каждая из Сторон обязана гарантировать свободное передвижение поездов перевозящих груз и/или пассажиров по железнодорожным сетям на территориях Сторон.

### Статья 4 Осуществление Соглашения

В соответствии с указаниями Совместной Комиссии (см. Статью 10 настоящего Соглашения), национальные железнодорожные компании, упомянутые в Приложении 2 настоящего Соглашения, будут осуществлять и применять настоящее Соглашение.

### Статья 5 Льготные условия и тарифы

1. Для развития международных железнодорожных перевозок, национальные железнодорожные компании могут применять льготные условия и тарифы к перевозкам груза и пассажиров по определенным железнодорожным маршрутам.
2. Льготные условия и тарифы будут определены по процедуре отмеченной в Статье 10 Основного Соглашения и указанной в Приложении 3 настоящего Соглашения.

### Статья 6 Согласованность с международным и национальным правом

Стороны будут действовать в соответствии с национальным законодательством, правилами и международными конвенциями.

### Статья 7 Документы

Стороны признают лицензии на осуществление перевозок, экспедиторской и другой деятельности, выданные в соответствии с национальными правилами Стороны, а также свидетельства и другие документы на управление и сопровождение поездов по территориям Сторон.

## Статья 8

Стороны будут сотрудничать на оперативном уровне в целях:

- а. облегчения прохождения пограничных процедур;
- б. обеспечения международного железнодорожного транспорта энергетическими ресурсами;
- в. сохранения единого метода вычисления себестоимости, как основы для тарифов;
- г. установления системы ответственности за нарушение технологических параметров перевозочной работы, загрузки и выгрузки, возврата поездов, принадлежащих национальным железнодорожным компаниям Сторон;
- д. выполнения национальными железнодорожными компаниями взаимных обязательств по приобретению, ремонту поездов, контейнеров, оборудования и техники;
- е. развития обучения железнодорожного персонала на основе международных стандартов обучения;
- ж. оказания содействия железнодорожному персоналу во время пребывания и исполнения служебных обязанностей на территории другой Стороны, а при внезапных заболеваниях и травмах, оказания бесплатной медицинской помощи.

## Статья 9

Стороны будут сотрудничать на стратегическом уровне, в целях:

- а. развития международного железнодорожного транспорта, включая интермодальное сообщение;
- б. сохранения и развития железнодорожного сообщения, установленного между национальными железнодорожными инфраструктурами Сторон и взаимного организационного управления национальными железнодорожными системами;
- в. установления между национальными железнодорожными компаниями и другими соответствующими предприятиями, прямых экономических отношений, включая совместное использование складов и терминалов на наиболее льготных условиях;
- г. открытия представительств национальных железнодорожных компаний на территориях Сторон;
- д. обмена информацией, в том числе, статистических данных.

## Статья 10

### Совместная Комиссия

1. Компетентные органы Сторон будут регулировать все вопросы по осуществлению и применению настоящего Соглашения.
2. Для этих целей Стороны создали Совместную Комиссию в рамках Основного Соглашения. Основное Соглашение устанавливает права и обязанности Совместной Комиссии.

Статья 11  
Решение споров

Любые споры, разногласия или претензии между Сторонами, которые возникают из или в связи с настоящим Соглашением или его Приложениями, или нарушением, прекращением или недействительностью Соглашения или его Приложений, и которые не могут быть решены путем переговоров, должны решаться в соответствии с процедурой решения споров установленной в Основном Соглашении.

Статья 12  
Вступление в силу, срок действия и изменения

1. Настоящее Соглашение вступает в силу в день вступления в силу Основного Соглашения.
2. Для каждой Стороны, направляющей свое уведомление позже, настоящее Соглашение вступает в силу в первый день второго месяца с даты этого уведомления.
3. Председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 10 настоящего Соглашения, информирует стороны о получении уведомления Стороны и о предстоящей дате вступления в силу настоящего Соглашения для этой Стороны.
4. Соглашение действует в течение одного года с даты его вступления в силу. В дальнейшем Соглашение автоматически продлевается ежегодно, за исключением случая, когда по меньшей мере, за шесть месяцев до очередного продления Соглашения все Стороны, кроме одной, направят Преседателю Совместной Комиссии письменное уведомление о своем желании выйти из Соглашения. В этом случае Соглашение прекращается для всех Сторон в день предполагаемого его продления.
5. О получении уведомления о выходе и о последующей дате прекращения Соглашения председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 10 настоящего Соглашения, незамедлительно сообщает всем Сторонам.
6. Сроки настоящего Соглашения могут быть изменены в соответствии с процедурой, установленной Основным Соглашением.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладая официальными полномочиями, подписываем настоящее Соглашение.

Совершено в -----, -----, на русском языке.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1<sup>1</sup>****ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ  
к Многостороннему Соглашению по Международному  
Железнодорожному Транспорту**

1. Республики Азербайджан и Армения настоящим заявляют, что никакие из прав, обязанностей и положений, определяемых Многосторонним Соглашением по Международному Железнодорожному Транспорту, к которому данный Протокол является Приложением, не применимы к ним в отношении вопросов прохождения транспорта через границу Азербайджана и Армении и обратно, и перевозок между территориями Азербайджана и Армении через третьи страны.
2. Азербайджан и Армения оставляют за собой право в любое время изменить или исключить положения параграфа 1 данного документа; все другие Стороны должны быть уведомлены о любых подобных изменениях или исключениях в письменном виде в течение 7 дней. Изменения или исключения вступают в силу по истечении 30 дней с даты достижения соглашения между Азербайджаном и Арменией.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладая официальными полномочиями, подписываем данный Протокол.

Совершено в двух экземплярах в -----, ----- на русском языке

За Республику Азербайджан  
-----

За Республику Армения  
-----

---

<sup>1</sup> Граница между Азербайджаном и Арменией на данном этапе закрыта. Это обстоятельство создает потенциальные трудности при исполнении предложенного соглашения пока не решена проблема между двумя странами. Представители Азербайджана заявили, что они намерены подписать соглашение включающее Армению, при условии вышеуказанное приложение подписано обеими странами.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1<sup>2</sup>****ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ  
к Многостороннему Соглашению по Международному  
Железнодорожному Транспорту**

Республика Азербайджан настоящим заявляет, что никакие из прав, обязанностей и положений, определяемых Многосторонним Соглашением по Международному Железнодорожному Транспорту, к которому данный Протокол является Приложением, не применимы к Республикам Азербайджана и Армении в отношении вопросов прохождения транспорта через границу Азербайджана и Армении и обратно, и перевозок между территориями Азербайджана и Армении через третьи страны.

В свидетельство вышеизложенного, нижеподписавшийся, обладая официальными полномочиями, подписываем данный Протокол.

Совершено в -----, ----- на русском языке

За Республику Азербайджан

-----

---

<sup>2</sup> Граница между Азербайджаном и Арменией на данном этапе закрыта. . Это обстоятельство создает потенциальные трудности при исполнении предложенного соглашения пока не решена проблема между двумя странами. Представители Армении заявили, что они намерены подписать соглашение включающее Азербайджан, даже если Азербайджан подпишет вышеуказанное приложение.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2****к Многостороннему Соглашению по Международному  
Железнодорожному Транспорту**

Национальными железнодорожными компаниями, согласно Статье 4 Многостороннего Соглашения по Международному Железнодорожному Транспорту, являются:

- |                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| 1. Для Азербайджанской Республики | - Азербайджанская государственная железная дорога                                |
| 2. Для Грузии                     | - Государственная грузинская железная дорога                                     |
| 3. Для Туркменистана              | - Государственная железная дорога Туркменистана                                  |
| 4. Для Республики Узбекистан      | - Государственно-акционерная железнодорожная компания "Узбекистон темир йуллари" |

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3****к Многостороннему Соглашению по Международному  
Железнодорожному Транспорту**

В соответствии со Статьей 5 Многостороннего Соглашения по Международному Железнодорожному Транспорту следующие льготные условия и тарифы применяются для Сторон настоящего Соглашения по следующим маршрутам:

- а. Фарап - Туркменбаши - Баку - Поти/Батуми и обратно, 50% от действующего тарифа на железнодорожные перевозки грузов;
- б. Железнодорожный паром Туркменбаши - Баку и обратно, 50% от действующего тарифа для порожних вагонов, отдавая предпочтение перевозкам грузов.





## Multilateral Agreement on International Road Transport

The States, of which the Governments signed the Agreement including the annex, called hereafter the Parties, desirous of promoting, in the interests of their economic relations, the development of transport of goods and passengers by road in, to and from their States and in transit across their territories; having signed the Basic Agreement on International Transport, called hereafter “The Basic Agreement” have agreed on the following technical annex to the Basic Agreement called the Multilateral Agreement on International Road Transport.

### Article 1

#### General Provision

The provisions of this Agreement apply to the international road transport of goods and passengers:

- a. bilateral, between the Parties;
- b. in transit, through the territories of the Parties to or from Parties or third countries;
- c. third country transport, defined in Article 2 of this Agreement, between two Parties and between a Party and a third country;
- d. cabotage, defined in Article 2 of this Agreement, within the territory of a Party.

### Article 2

#### Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. the term “carrier” means natural or legal person, who is established in one of the Parties and legally admitted in the State of establishment to the international road transport of goods and/or passengers in accordance with the relevant national legislation;
2. the term “vehicle” means a motor vehicle registered in one of the Parties or a combination of vehicles of which at least the motor vehicle is registered in a Party and which is used and equipped for the transport of goods or passengers;
3. the term “third country transport” means the operation of transport services between the territory of two Parties and between a Party and a third country by a carrier not established in one of those States;
4. the term “cabotage” means the operation of transport services within the territory of a Party by a carrier not established in that State;
5. the term “transport” means the movement of laden or unladen vehicles by road, even if for a part of the journey the vehicle, trailer or semi-trailer is using rail or waterways;
6. the term “dangerous goods” means goods considered as dangerous according to the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), of 1957.
7. the term “perishable goods” means goods considered as perishable according to the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage (ATP), of 1970.

### Article 3

#### Access to the Market

1. Each Party shall allow any carrier established in the territory of another Party to carry out any transport of goods or passengers:
  - a. between any point in its territory and any point outside its territory, or vice versa, and
  - b. in transit through its territory,subject to permits, and without any unnecessary delays or restrictions.
2. A carrier may not undertake third country transport or cabotage, unless specially authorised thereto by the competent authorities or other empowered organisations of each Party.
3. The permits under Subarticle 1 of this Article are exempted from any quota system and are used solely to implement transport policies and to collect statistical data.
4. The permits shall be distributed by the Joint Commission, as referred to in Article 11 of this Agreement, to each Party.

### Article 4

#### Weights and Dimensions

1. Weights and dimensions of laden or unladen vehicles and their load shall be in conformity with the details set out in the official registration document for the vehicle and may not exceed the limits in force in the host Party.
2. A special permit is required if the weights and /or dimensions of a laden or unladen vehicle and its load when engaged in transport under the provisions of this Agreement exceed the permissible maximum in the territory of the host Party.

### Article 5

#### Specific Categories of Transport

1. The transport of dangerous goods and perishable goods shall be carried out in accordance with the relevant national laws and regulations in force in the host States.
2. A special permit is required for the transport of certain dangerous goods and certain perishable goods in the international transport within the territory of the Party.
3. The Joint Commission as referred to in Article 11 of this Agreement is entitled to introduce other specific categories of transport for reasons of traffic safety, environmental aspects and public health.

### Article 6

#### National Driving Licenses and Certificates of Roadworthiness

The national driving licenses and certificates of roadworthiness issued by the competent authority of a Party and valid on its territory shall be recognised on the territory of other Parties.

## Article 7

### Compliance with National Law

1. The performance of cabotage transport operations shall be subject, save as otherwise provided for all Parties by decision of the Joint Commission, as referred to in Article 11 of this Agreement, to the laws, regulations and administrative provisions in force in the host Party in the following areas:
  - a. tariffs and contractual conditions for transport services;
  - b. weights and dimensions of vehicles;
  - c. legislation for specific categories of transport, notably dangerous goods, perishable goods and living animals;
  - d. driving and rest hours;
  - e. value added tax on transport services.
2. The technical standards of construction and equipment which vehicles used to carry out cabotage operations must meet shall be those laid down for vehicles put into circulation in international transport.
3. The legislation as referred to in Subarticle 1 of this Article shall be enforced against non resident carriers under the same conditions as those applied to resident carriers so that discrimination on grounds of nationality or place of establishment is excluded.

## Article 8

### Compliance with International Law

Carriers of a Party shall comply with the applicable international conventions, such as the UN Conventions on Road Traffic.

## Article 9

### Infringements

In the event of any infringement of the provisions of this Agreement by a carrier of a Party, the Party on whose territory the infringement occurred shall, without prejudice to its own legal proceedings, notify that other Party which shall take such steps as are provided for by its national laws. These Parties will inform each other about the sanctions that have been imposed.

## Article 10

### Fiscal matters

1. Vehicles including their spare parts, carrying out transportation in accordance with this Agreement, shall be mutually exempted from all taxes and charges levied on the circulation or possession of the vehicles, as well as from all special taxes or charges levied on transport operations in the territory of the other Parties.
2. Taxes and charges on motor fuel, VAT on transport services and tolls, related to the transport are not exempted.

3. The fuel contained in the normal tanks of the vehicle, as well as lubricants contained in the vehicles for the sole purpose to their operation, shall be mutually exempted from customs duties and any other taxes and payments.

#### Article 11

##### Joint Commission

1. The competent authorities of the Parties shall regulate all questions regarding the implementation and the application of this Agreement.
2. For this purpose the Parties have established a Joint Commission under the Basic Agreement. The Basic Agreement sets out the powers and obligations of the Joint Commission.

#### Article 12

##### Dispute Settlement

Any dispute, controversy or claim between the Parties arising out of or related to this Agreement and its Annex, or the breach, termination or invalidity thereof which cannot be settled by consultation between them shall follow the dispute settlement procedure established in the Basic Agreement.

#### Article 13

##### Entry into force, duration and variation

1. This Agreement shall come into force from the date of the coming into force of the Basic Agreement.
2. For each Party subsequently depositing its notification, the Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of that deposit.
3. The Chairman of the Joint Commission, as referred to in Article 11 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each deposit and the subsequent dates of entry into force.
4. The Agreement shall remain in force for a period of one year as of the date of its coming into force. Thereafter, the Agreement shall be tacitly extended from year to year unless at least six months before the expiration of that term all Parties but one have given a written notice of termination to the Chairman of the Joint Commission. In the latter case the Agreement shall terminate between all Parties as of the date of expiration of that term.
5. The Chairman of the Joint Commission, as referred in Article 11 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each notice of termination and of the subsequent date of termination of the Agreement.
6. The terms of this Agreement may be varied in accordance with the procedure established in the Basic Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_, in the Russian Language.

**Annex 1<sup>1</sup>**

**Protocol of Signature  
to the Multilateral Agreement on International Road Transport**

1. The Azerbaijani Republic and the Republic of Armenia hereby declare that none of the rights, obligations and provisions set out in the Multilateral Agreement on International Road Transport to which this protocol is an annex shall apply as between them insofar as they relate to transport passing across the border of Azerbaijan with Armenia and vice versa and transport between the territory of Azerbaijan and Armenia via third countries.
2. It shall be open to Azerbaijan and Armenia at any time to vary or delete the provisions of Subarticle 1 of this Annex hereof and any such variation or deletion shall be notified to the other Parties in writing within 7 days and take effect at least after 30 days from the date of agreement between the said Azerbaijan and Armenia.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto have signed this protocol.

DONE in duplicate at..... on..... in the Russian language.

For the Azerbaijani Republic

.....

For the Republic of Armenia

.....

---

<sup>1</sup> *The frontiers between Azerbaijan and Armenia are presently closed. This causes potential difficulties in operating the proposed agreement until a solution is found to the dispute between the two countries. The representatives of Azerbaijan have stated that they could nonetheless sign an agreement including Armenia provided the protocol above was signed by both Armenia and Azerbaijan.*

**Annex 1<sup>2</sup>****Protocol of Signature  
to the Multilateral Agreement on International Road Transport**

The Azerbaijani Republic hereby declares that none of the rights, obligations and provisions set out in the Multilateral Agreement on International Road Transport to which this protocol is an annex shall apply as between the Azerbaijani Republic and the Republic of Armenia insofar as they relate to transport passing across the border of Azerbaijan with Armenia and vice versa and transport between the territory of Azerbaijan and Armenia via third countries.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto has signed this protocol.

DONE at..... on..... in the Russian language.

For the Azerbaijani Republic

.....

---

<sup>2</sup> *The frontiers between Azerbaijan and Armenia are presently closed. This causes potential difficulties in operating the proposed agreement. The representatives of Armenia have stated that they could nonetheless sign an agreement including Azerbaijan if the protocol above was signed by Azerbaijan.*





## Многостороннее Соглашение по Международному Автомобильному Транспорту

Государства, Правительствами которых подписаны настоящее Соглашение и Приложение к нему, именуемые в дальнейшем Сторонами, в интересах укрепления экономических отношений; желая способствовать развитию автомобильных перевозок грузов и пассажиров как в свои Государства, так и из них, а также транзитом через свои территории; подписав Основное Соглашение по Международному Транспорту, именуемое в дальнейшем “Основное Соглашение”, согласились о нижеследующем техническом приложении к Основному Соглашению, именуемому Многостороннее Соглашение по Международному Автомобильному Транспорту.

### Статья 1

#### Общие положения

Положения настоящего Соглашения касаются международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров:

- а. двусторонних, между Сторонами;
- б. транзитных, по территориям Сторон в и из Сторон или третьих стран;
- г. перевозок третьей страны, определенных в Статье 2 настоящего Соглашения, между двумя Сторонами и между Стороной и третьей страной;
- д. каботажных перевозок, определенных в Статье 2 настоящего Соглашения, в пределах территории Стороны.

### Статья 2

#### Определения

Для настоящего Соглашения:

1. термин "перевозчик" означает физическое или юридическое лицо, являющееся резидентом Стороны и имеющее в этой стране законное право выхода на международный транспортный рынок автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров, согласно соответствующему законодательству этой страны;
2. термин "автомобиль" означает автомобильное средство передвижения, зарегистрированное на территории одной из Сторон, или ряд средств передвижения, из которых хотя бы одно средство с двигателем зарегистрировано на территории Стороны, оснащено и используется для перевозки грузов или пассажиров;
3. термин "перевозка третьей страны" означает осуществление транспортных услуг между территориями двух Сторон и между Стороной и третьей страной, перевозчиком-нерезидентом этих государств;
4. термин "каботаж" означает транспортное обслуживание в пределах территории одной из Сторон перевозчиком-нерезидентом этой страны;

5. термин "перевозка" означает передвижение груженых или негруженых автомобилей по дорогам, даже если часть маршрута автомобиля, прицепа или полуприцепа проходит по водному или железнодорожному пути;
6. термин "опасные грузы" означает грузы, считающиеся опасными согласно Европейскому Соглашению по Международным Перевозкам Опасных Грузов Автомобильным Транспортom (ADR), 1957 года;
7. термин "скоропортящиеся грузы" означает грузы, считающиеся скоропортящимися согласно Соглашению по Международным Перевозкам Скоропортящихся Продуктов и Специальных Оснащений употребляемых для таких перевозок (АТР), 1970 года.

### Статья 3

#### Доступ к рынку

1. Каждая из Сторон разрешает перевозчику-резиденту страны другой Стороны перевозить грузы или пассажиров:
  - а) между любым пунктом на территории своей страны и любым пунктом вне территории своей страны и обратно, а также
  - б) транзитом по своей территории, при наличии разрешения, без каких бы то ни было необоснованных задержек или ограничений.
2. Перевозчик может производить каботажные перевозки и перевозки третьей страны лишь при наличии специального разрешения компетентных властей или организаций Сторон.
3. Разрешения, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, освобождаются от квот и используются исключительно для осуществления транспортной политики и сбора стратегических данных.
4. Разрешения распределяются Сторонам Совместной Комиссией, указанной в Статье 11 настоящего Соглашения.

### Статья 4

#### Вес и размеры

1. Вес и размеры груженых и негруженых автомобилей и их грузов должны находиться в соответствии с условиями официальных регистрационных документов этих автомобилей и не должны превышать существующие ограничения принимающей Стороны.
2. В случае, когда вес или размеры груженого или негруженого автомобиля (и его груза), выполняющего перевозку согласно настоящему Соглашению, превышают максимально допустимые пределы таковых в принимающей Стороне, необходимо специальное разрешение.

## Статья 5

### Специальные категории перевозок

1. Перевозка опасных и скоропортящихся грузов должна осуществляться согласно официальной регистрации автомобиля и не должна нарушать ограничения, установленные в национальных законах и положениях принимающего Государства.
2. Для перевозки некоторых опасных или некоторых скоропортящихся грузов средствами международного транспорта по территориям Сторон необходимо специальное разрешение.
3. Совместная Комиссия (см. Статью 11 настоящего Соглашения) имеет право вводить и другие специальные категории перевозок, руководствуясь соображениями безопасности движения, охраны окружающей среды и общественного здоровья.

## Статья 6

### Национальные водительские права и справки о технической пригодности

Национальные водительские права и справки о технической пригодности, выданные компетентным органом Стороны и действительные на ее территории, признаются на территориях остальных Сторон.

## Статья 7

### Соблюдение национального законодательства

1. Деятельность транспортно-каботажных предприятий определяется, если иное не предусмотрено решением Совместной Комиссией (см. статью 11 настоящего Соглашения) касающимся всех Сторон, законами, положениями и административными правилами, действующими на территории примающей Стороны в отношении:
  - а) тарифов и контрактных положений для предприятий по оказанию транспортных услуг;
  - б) веса и размеров автотранспортных средств;
  - в) законодательства для специальных категорий транспорта, в частности для опасных и скоропортящихся грузов, а также для животных;
  - г) часов работы и отдыха водителей;
  - д) налога на добавленную стоимость на транспортные услуги.
2. Технические стандарты в отношении сборки и оборудования автомобилей для каботажных перевозок должны соответствовать техническим стандартам для автомобилей, выполняющих международные перевозки.
3. Положения пункта 1 этой Статьи применяются одинаково как в отношении перевозчиков-резидентов, так и в отношении перевозчиков-нерезидентов - в этом случае дискриминация по признаку национальной или резидентской принадлежности исключается.

## Статья 8

### Соблюдение международного права

Перевозчики Сторон соблюдают необходимые международные конвенции, такие, как Конвенции ООН об автомобильном транспорте.

## Статья 9

### Нарушения

В случае нарушения перевозчиком Стороны положений настоящего Соглашения, Страна, на чьей территории произошло нарушение, обязана, без ущемления своих юридических прав, уведомить о нарушении другую Страну, которая предпримет шаги, предусмотренные ее национальным законодательством. Эти Страны информируют друг друга о всех налагаемых ими санкциях.

## Статья 10

### Финансовые вопросы

1. Автомобили, включая их запасные части, выполняющие перевозку в соответствии с настоящим Соглашением, освобождаются от всех налогов и сборов на использование или владение этих автомобилей, а также от всех специальных налогов и сборов на транспортные операции на территории других Стран.
2. Налоги или сборы на топливо, НДС на транспортное обслуживание и пошлины, относящиеся к перевозке, не отменяются.
3. Содержащееся в бензобаке автомобиля топливо, а также имеющаяся в автомобиле смазка, обеспечивающая его нормальную работу, взаимно освобождаются Странами от таможенных пошлин, любых других налогов и платежей.

## Статья 11

### Совместная Комиссия

1. Компетентные органы Стран будут регулировать все вопросы по осуществлению и применению настоящего Соглашения.
2. Для этих целей Страны создали Совместную Комиссию в рамках Основного Соглашения. Основное Соглашение устанавливает права и обязанности Совместной Комиссии.

## Статья 12

### Решение споров

Любые споры, разногласия или претензии между Странами, которые возникают из или в связи с настоящим Соглашением или его Приложением, или нарушением,

прекращением или недействительностью Соглашения или его Приложения, и которые не могут быть решены путем переговоров, передаются любой из Сторон Совместной Комиссии.

### Статья 13

#### Вступление в силу, срок действия и изменения

1. Настоящее Соглашение вступает в силу в день вступления в силу Основного Соглашения.
2. Для каждой Стороны, направляющей свое уведомление позже, настоящее Соглашение вступает в силу в первый день второго месяца с даты этого уведомления.
3. Председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 11 настоящего Соглашения, информирует стороны о получении уведомления Стороны и о предстоящей дате вступления в силу настоящего Соглашения для этой Стороны.
4. Соглашение действует в течение одного года с даты его вступления в силу. В дальнейшем Соглашение автоматически продлевается ежегодно, за исключением случая, когда по меньшей мере, за шесть месяцев до очередного продления Соглашения все Стороны, кроме одной, направят Председателю Совместной Комиссии письменное уведомление о своем желании выйти из Соглашения. В этом случае Соглашение прекращается для всех Сторон в день предполагаемого его продления.
5. О получении уведомления о выходе и о последующей дате прекращения Соглашения председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 11 настоящего Соглашения, незамедлительно сообщает всем Сторонам.
6. Сроки настоящего Соглашения могут быть изменены в соответствии с процедурой, установленной Основным Соглашением.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладая официальными полномочиями, подписываем настоящее Соглашение.

Совершено в -----, -----, на русском языке.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1<sup>1</sup>**

**ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ**  
**к Многостороннему Соглашению по Международному**  
**Автомобильному Транспорту**

1. Республики Азербайджан и Армения настоящим заявляют, что никакие из прав, обязанностей и положений, определяемых Многосторонним Соглашением по Международному Автомобильному Транспорту, к которому данный Протокол является Приложением, не применимы к ним в отношении вопросов прохождения транспорта через границу Азербайджана и Армении и обратно, и перевозок между территориями Азербайджана и Армении через третьи страны.
2. Азербайджан и Армения оставляют за собой право в любое время изменить или исключить положения параграфа 1 данного документа; все другие Стороны должны быть уведомлены о любых подобных изменениях или исключениях в письменном виде в течение 7 дней. Изменения или исключения вступают в силу по истечении 30 дней с даты достижения соглашения между Азербайджаном и Арменией.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладая официальными полномочиями, подписываем данный Протокол.

Совершено в двух экземплярах в -----, ----- на русском языке

За Республику Азербайджан  
-----

За Республику Армения  
-----

---

<sup>1</sup> Граница между Азербайджаном и Арменией на данном этапе закрыта. Это обстоятельство создает потенциальные трудности при исполнении предложенного соглашения пока не решена проблема между двумя странами. Представители Азербайджана заявили, что они намерены подписать соглашение включающее Армению, при условии вышеуказанное приложение подписано обеими странами.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1<sup>2</sup>**

**ПРОТОКОЛ ПОДПИСАНИЯ**  
**к Многостороннему Соглашению по Международному**  
**Автомобильному Транспорту**

Республики Азербайджан настоящим заявляет, что никакие из прав, обязанностей и положений, определяемых Многосторонним Соглашением по Международному Автомобильному Транспорту, к которому данный Протокол является Приложением, не применимы к Республикам Азербайджана в отношении вопросов прохождения транспорта через границу Азербайджана и Армении и обратно, и перевозок между территориями Азербайджана и Армении через третьи страны.

В свидетельство вышеизложенного, нижеподписавшийся, обладая официальными полномочиями, подписываем данный Протокол.

Совершено в -----, ----- на русском языке

За Республику Азербайджан

-----

---

<sup>2</sup> Граница между Азербайджаном и Арменией на данном этапе закрыта. . Это обстоятельство создает потенциальные трудности при исполнении предложенного соглашения пока не решена проблема между двумя странами. Представители Армении заявили, что они намерены подписать соглашение включающее Азербайджан, даже если Азербайджан подпишет вышеуказанное приложение.





## Multilateral Agreement on International Commercial Maritime Navigation

The States, of which the Governments signed the Agreement, called hereafter the Parties, desirous of promoting, in the interest of their economic relations, the development of transport of goods and passengers by international commercial maritime navigation, in accordance with the principles of sovereign and mutual benefit; having signed the Basic Agreement on International Transport, called hereafter “the Basic Agreement” have agreed the following technical annex to the Basic Agreement called the Multilateral Agreement on International Commercial Maritime Navigation.

### Article 1

#### General Provision

1. The provisions of this Agreement shall apply to the international commercial maritime navigation between the Parties, to or from third countries and to the transport of goods and passengers within the territories of a Party, hereinafter called “cabotage”, effected by a vessel of an other Party.
2. Each Party shall apply this Agreement in accordance with its international obligations.

### Article 2

#### Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. the term “Vessel” of the Party means any merchant vessel entered in the Register Book or in any other official list of the Party and flying the flag of this Party in accordance with the laws of the Party.  
This term does not include:
  - a. warships and vessels built for non commercial purposes;
  - b. fishing boats.
2. the term “Crew Member” means the master and any person occupied on board the ship with functions connected with steering, exploitation and servicing of the vessel and included in the ship’s roll within the period of the voyage.

### Article 3

#### Facilitation of Transport

The Parties shall adopt, within the limits of their respective national legislation, all appropriate measures to facilitate and expedite maritime transport, to prevent unnecessary delays to vessels and to expedite and simplify as much as possible the carrying out of customs and other formalities required in ports.

#### Article 4

1. The Parties shall promote multilateral merchant shipping, following the principles of equality in rights and mutual benefit.
2. When carrying goods and passengers the Parties shall promote close coordination between their charter, shipping and related enterprises and organisations.

#### Article 5

##### Development of Maritime Navigation

1. The Parties agree:
  - a. to promote the participation of vessels belonging to the Parties in maritime transport and transport on inland waterways between the ports of their States as well as the use of sea routes and inland waterways of those States when carrying the goods and passengers to or from third countries and to remove any difficulties in this field;
  - b. to guarantee free access on the land side to intermodal transportation, respecting the applicable legislation of the host Party.
2. Subarticle 1 of this Article does not apply to the right of vessels of the third countries to take part in carriage between the ports of the Parties.

#### Article 6

The Parties shall, in accordance with their legislation in force, promote the shipping or related enterprises and commercial organisations of any Party in opening of lines to ports or from ports of an other Party as well as in establishment of their offices or joint ventures on the territory of an other Party.

#### Article 7

The Parties shall continue their efforts for maintenance and development of effective business relationship between their authorities managing the matters of commercial maritime navigation and promote the contacts between their relevant enterprises and organisations, including the following issues:

- a. effective use of merchant fleet and ports, expansion of economical and scientific relations;
- b. exchange of information and methods of works in various maritime operations for speeding up and easing of transport flows on sea routes;
- c. coordination of policies in the participation in international organisations involved in problems of commercial maritime navigation and participation in international agreements on maritime transport.

## Article 8

### Favourable Treatment

Each Party, shall abstain from any discriminatory measures with respect to the vessels of an other Party in relation to liner and tramp navigation between the Parties and shall accord to the vessels of any other Party treatment no less favourable than that accorded to the vessels of third countries in relation to liner and tramp navigation between the Party and between any Party and third countries.

## Article 9

### National Treatment

1. Each Party shall grant national treatment in its ports open to foreign commerce and navigation, to vessels of an other Party. This applies also to vessels operated by navigation companies of an other Party flying the flag of a third country, unless the other Party object.
2. The provisions of Subarticle 1 of this Article shall apply to customs formalities, the levying of charges and port duties, freedom of access to and the use of the ports, as well as to all facilities afforded to navigation and commercial operations in respect of vessels, crew members, goods and passengers. In particular this refers to the allocation of berths at piers, loading and unloading facilities and port services, including terminal, warehouse and bunker facilities.
3. The provisions of the Subarticle 1 of this Article:
  - a. do not apply to the ports closed for vessels of the CIS;
  - b. do not apply to sea cabotage and other activities reserved for own citizens and organisations only;
  - c. do not oblige any Party to extend the exceptions to the rule on compulsory pilotage provided to own vessels, to the vessels of an other Party.

## Article 10

### Documents

1. Any Party shall recognise documents certifying the nationality of the vessels and other ship's documents, issued or recognised by an other Party.
2. Vessels of any Party obtaining the measurement certificates in accordance with the International Convention on Ship Measurement of 1969 shall be released of re-measuring in the ports of an other Party and this Certificate shall be assumed as a basis when calculating port duties.

## Article 11

The Parties shall recognise the seamen's identity documents, issued by the competent authorities of an other Party. These identity documents are:

- a. passport;

- b. national seaman's identity document; or
- c. seamen's book.

#### Article 12

##### Seaman's Right to Stay

The authorities of any Party shall allow a member of crew of an other Party who fell ill to stay on their territory for the period required for treatment.

#### Article 13

Bearers of the seaman's identity documents mentioned in Article 11 of this Agreement and issued by any Party, have the right to enter and pass the territory of an other Party in order to arrive to his vessel and vice versa and any other purpose, admissible for the authorities of an other Party, observing the laws and regulations of this Party.

#### Article 14

Provisions of Articles 12 and 13 of this Agreement may be applied to any person who is not citizen of the Party, but bears the seamen's identity documents corresponding to the Provisions of the Convention for Facilitation of International Sea Shipping of 1965 and its Appendix, or Convention No. 108 of ILO on national identity documents of seamen. Such document shall be issued by the State which is the party of the relevant Convention and shall guarantee to the bearer his coming back to the State which issued the identity document.

#### Article 15

1. Without prejudice to effect of Articles 10, 11, 12, 13 and 14, the legislation of all Parties concerning the entry, the stay and termination of the stay of foreigners, are applicable.
2. The documents in the Articles mentioned in Subarticle 1 of this Article do not imply a restrictions to the right of a Party to refuse any crew member the entry into its territory.

#### Article 16

##### Legal Proceedings against a Crew Member

1. The judiciary of any Party shall not take for consideration the claims arising out of a labour contract of a member of the crew of an other Party.
2. When a member of the crew of any Party commits a delinquency on board the ship during the stay of the ship in territorial waters of an other Party, the authorities of the other Party shall not prosecute him without consent of the competent diplomatic or consular official of the State of flag, except cases when, in opinion of the mentioned authorities:
  - a. consequences of delinquency are extended to the territory of State where the vessel is put

- in; or
  - b. delinquency is of the kind that infringes the public order in this State, or its security; or
  - c. delinquency is committed against any person who is not a member of crew of this vessel;  
or
  - d. prosecution is required for suppression of illegal trade in drugs or psychoactive substances.
3. In cases indicated in Subarticle 2 of this Article, the littoral State at request of the master shall notify the diplomatic or consular official of the State of flag before taking any measures, and assists in establishment of contact between the said official and the crew. In cases of emergency this notification may be made during the execution of the said measures.
  4. Subarticle 2 of this Article does not apply to the regulations on control and investigation which are applicable in any Party.

#### Article 17

##### Incidents at Sea

1. Should the vessel of any Party be wrecked near the shore of an other Party, the vessel, the crew, goods and passenger shall enjoy the same privileges and benefits as those provided by the Party to its own vessels, the crew, goods and passengers in a similar case.
2. Salvage property from the vessel mentioned in Subarticle 1 of this Article shall not be imposed of any customs if only this property are not entering the territory of a Party for use or consumption.
3. Rescue and salvage operations regarding the vessel being wrecked shall be carried out in accordance with international conventions on given matters, the national maritime code and other relevant national rules and regulations.

#### Article 18

##### Payments of Taxes

Profits from the operation of ships in international transport carried out by an enterprise of one of the Parties shall be taxable only in that Party, in accordance with the multilateral and bilateral agreements, for the avoidance of double taxation and prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income.

#### Article 19

##### Transfer of Revenue

1. Each Party shall grant to the shipping company which has its place of effective management in the territory of an other Party the right of free transfer in convertible currency to the State designated by the shipping company of their investments and the returns from it as well as the excess of receipts over expenditure earned by that shipping company in the territory of the first Party.

2. The procedure for the free transfer of investments, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Party in the territory of which the revenue has been accrued.
3. Such transfers shall be granted regularly and currently and shall be based on official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

#### Article 20

##### Joint Commission

1. The competent authorities of the Parties shall regulate all questions regarding the implementation and the application of this Agreement.
2. For this purpose the Parties have established a Joint Commission under the Basic Agreement. The Basic Agreement sets out the powers and obligations of the Joint Commission.

#### Article 21

##### Dispute Settlement

Any dispute, controversy or claim between the Parties arising out of or related to this Agreement, or the breach, termination or invalidity thereof which cannot be settled by consultation between them shall follow the dispute settlement procedure established in the Basic Agreement.

#### Article 22

##### Entry into force, duration and variation

1. This Agreement shall come into force from the date of the coming into force of the Basic Agreement.
2. For each Party subsequently depositing its notification, the Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date of that deposit.
3. The Chairman of the Joint Commission, as referred to in Article 20 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each deposit and the subsequent dates of entry into force.
4. The Agreement shall remain in force for a period of one year as of the date of its coming into force. Thereafter, the Agreement shall be tacitly extended from year to year unless at least six months before the expiration of that term all Parties but one have given a written notice of termination to the Chairman of the Joint Commission. In the latter case the Agreement shall terminate between all Parties as of the date of expiration of that term.
5. The Chairman of the Joint Commission, as referred in Article 20 of this Agreement, shall at once inform the Parties of each notice of termination and of the subsequent date of termination of the Agreement.
6. The terms of this Agreement may be varied in accordance with the procedure established in the Basic Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed this Agreement.

DONE at \_\_\_\_\_ on \_\_\_\_\_, in the Russian Language.





## **Многостороннее Соглашение о Международном Торговом Судоходстве**

Государства, Правительствами которых подписаны настоящее Соглашение, именуемые в дальнейшем Сторонами, в интересах укрепления экономических отношений; желая способствовать развитию пассажирских и грузовых перевозок по железной дороге как в свои Государства, так и из них, а также транзитом через свои территории; подписав Основное Соглашение по Международному Транспорту, именуемое в дальнейшем "Основное Соглашение", согласились о нижеследующем техническом приложении к Основному Соглашению, именуемом Многостороннее Соглашение о Международном Торговом Судоходстве.

### Статья 1

#### Общие положения

1. Положения настоящего Соглашения касаются международного торгового судоходства между Сторонами, в и из третьих стран, а также пассажирских и грузовых перевозок в пределах территории Стороны (далее "каботаж"), выполняемых судном любой из Сторон.
2. Каждая Сторона должна применять настоящее Соглашение в соответствии со своими международными обязанностями.

### Статья 2

#### Для настоящего Соглашения:

1. термин "судно" Стороны означает любое торговое судно, внесенное в реестр или другой официальный перечень этой Стороны и несущее флаг этой Стороны в соответствии с ее законами.  
Однако, этот термин не включает:
  - а) военные корабли и гражданские суда, построенные для некоммерческих целей;
  - б) рыболовные суда.
2. Термин "член экипажа" означает капитана и любое лицо, занятое на время рейса на борту судна выполнением функций, связанных с управлением, эксплуатацией и обслуживанием судна и включенное в судовой журнал этого судна.

### Статья 3

#### Оказание содействия

Стороны в пределах своих национальных законодательств предпринимают все соответствующие меры для содействия морскому судоходству, устранения ненужных задержек судов и максимального ускорения и упрощения таможенных и портовых процедур.

#### Статья 4

1. Стороны будут оказывать содействие развитию двустороннего торгового судоходства, руководствуясь при этом принципами равноправия и взаимной выгоды.
2. При перевозке грузов и пассажиров Стороны будут содействовать тесному сотрудничеству между их фрахтовыми, судоходными и связанными с судоходством предприятиями и организациями.

#### Статья 5

##### Развитие морского судоходства

1. Стороны соглашаются:
  - а) способствовать участию судов Сторон в перевозках морем и по внутренним водным путям между портами их Государств, а также использованию морских и внутренних водных путей своих Государств при перевозке транзитных грузов третьих стран, и устранять сложности в этой области;
  - б) гарантировать свободный доступ на суше к интермодальным перевозкам, уважая применяемое законодательство принимающей Стороны;
2. Положения настоящей статьи не затрагивают право судов третьих стран участвовать в перевозках между портами Сторон.

#### Статья 6

Стороны, в соответствии с действующим законодательством, будут оказывать необходимое содействие судоходным и связанным с судоходством предприятиям и коммерческим организациям любой из Сторон в открытии линий к портам или из портов другой Стороны, а также в учреждении ими на территории другой Стороны своих представительств или совместных предприятий.

#### Статья 7

1. Стороны будут продолжать свои усилия для поддержания и развития эффективных деловых отношений, между их властями, ведающими вопросами торгового судоходства, а также поощрять развитие контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в том числе по вопросам:
  - а) эффективного использования морского торгового флота и портов, расширение экономических и научных связей;
  - б) обмена информацией и опытом работы по различным морским операциям в целях ускорения и облегчения транспортного потока по морским путям;
  - в) координации политики относительно деятельности в международных организациях, занимающихся проблемами торгового судоходства и участия в международных договорах по морскому транспорту.

## Статья 8

### Режим наибольшего благоприятствования

Каждая Сторона, воздерживается от любых дискриминационных мер в отношении судов другой Стороны, осуществляющих лайнерное и трамповое сообщение между Сторонами и обязана предоставить судам любой из Сторон режим не менее благоприятный, чем судам третьих стран в отношении лайнерного и трампового сообщения между Сторонами и между любой из Сторон и третьей страной.

## Статья 9

### Национальный режим

1. Каждая Сторона обязана предоставить национальный режим в своих портах, открытых для внешней торговли и судоходства судам другой Стороны, а также судам, эксплуатируемым мореходными компаниями другой Стороны и плавающим под флагом третьей страны, если только не возражает другая Сторона.
2. Положения пункта 1 настоящей Статьи касаются таможенных процедур, сборов и портовых платежей, свободы доступа к портам и использования их мощностей, а также всех мер содействия, оказываемым мореплаванию и коммерческим операциям в отношении судов, членов экипажа, пассажиров и грузов. Это предполагает, в частности, распределение швартовых мест, погрузочно-разгрузочных мощностей и портовых услуг, включая бункер.
3. Положения пункта 1 настоящей Статьи:
  - а) не применяются к портам, закрытым для захода судов СНГ;
  - б) не применяются к морскому каботажу и другой деятельности, резервируемой исключительно для своих граждан и организаций;
  - в) не обязывают ни одну Сторону распространять на суда другой Стороны исключения из правил об обязательном лоцманском сопровождении, предоставляемые своим судам.

## Статья 10

1. Каждая из Сторон признает документы, удостоверяющие национальную принадлежность судов и другие судовые документы, выданные или признаваемые другой Стороной.
2. Суда каждой из Сторон, снабженные обмерными свидетельствами в соответствии с Международной конвенцией 1969 года по обмеру судов, освобождаются от переобмера в портах другой Стороны и этот документ принимается за основу при начислении портовых сборов.

## Статья 11

Стороны признают удостоверения личности моряков, выданные компетентными органами другой Стороны. Удостоверениями личности являются:

- а) паспорт;
- б) национальное удостоверение моряка; или
- в) книжка моряка

## Статья 12

### Право моряков на пребывание

Компетентные власти одной Стороны разрешают заболевшему члену экипажа другой Стороны пребывание на своей территории в течение времени, необходимого для лечения.

## Статья 13

Владельцы удостоверений личности, упомянутых в Статье 11, выданных одной Стороной, могут въезжать на территорию и следовать через территорию другой Стороны, с целью пребывания на свое судно или наоборот, или с любой другой целью, приемлемой для компетентных властей другой Стороны, соблюдая законы и правила Стороны.

## Статья 14

Положения Статей 12 и 13 могут применяться к любому лицу, не являющемуся гражданином Стороны, но владеющему удостоверением личности, соответствующим Положениям Конвенции 1965 года по облегчению международного морского судоходства и Приложения к ней или Конвенции N108 Международной Организации Труда о национальных удостоверениях личности моряков. Такое удостоверение личности должно быть выдано Государством, являющимся участником соответствующей Конвенции и гарантировать его владельцу возвращение в страну, выдавшую удостоверение.

## Статья 15

1. Все законы Сторон о въезде иностранцев в страну, об их пребывании и о прекращении пребывания в стране применяются, без умаления значения положений Статей 10, 11, 12, 13 и 14.
2. Разрешения, указанные в Статьях, упомянутых в пункте 1 настоящей Статьи, не подразумевают ограничения прав Сторон в отношении отказа какому-либо члену экипажа во въезде в страну.

## Статья 16

### Судебное разбирательство в отношении члена экипажа

1. Судебные власти одной Стороны не будут принимать к рассмотрению иски, вытекающие из договора найма на работу в качестве члена экипажа судна другой Стороны.
2. Когда член экипажа судна одной Стороны совершит правонарушение на борту судна во время пребывания судна в территориальных водах другой Стороны, власти другой Стороны не преследуют его по закону без согласия компетентного дипломатического или консульского должностного лица Государства флага, кроме случаев, когда по мнению упомянутых властей:
  - а) последствия правонарушения распространяются на территорию Государства, в котором находится судно; или
  - б) правонарушение такого рода, что им нарушается общественный порядок в этом Государстве или его безопасность; или
  - в) правонарушение совершено против любого лица, не являющегося членом экипажа этого судна; или
  - г) преследование является необходимым для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.
3. В случаях, указанных в пункте 2 настоящей Статьи, прибрежное Государство по просьбе капитана уведомляет дипломатическое или консульское должностное лицо Государства флага до принятия каких-либо мер и способствует установлению контакта между указанным должностным лицом и экипажем судна. В случаях крайней необходимости это уведомление может быть сделано во время принятия указанных мер.
4. Положения пункта 2 настоящей Статьи не затрагивают правила контроля и расследования, которые применяются в каждой из Сторон.

## Статья 17

### Происшествия на море

1. Если судно одной из Сторон потерпело кораблекрушение у берегов другой Стороны, то судно, его экипаж, пассажиры и груз будут пользоваться теми же преимуществами и льготами, которые предоставляются Стороной в таких случаях своему судну, его экипажу, пассажирам и грузу.
2. Предметы, спасенные с судна, упомянутого в пункте 1 настоящей Статьи не будут облагаться никакими таможенными пошлинами, если только эти предметы не будут переданы для использования или потребления на территории другой Стороны.
3. Операции по спасению и оказанию помощи судну, терпящему бедствие, осуществляется в соответствии с Международными конвенциями по данным вопросам, национальными Морскими Кодексами и соответствующим национальным законодательством.

## Статья 18 Уплата налогов

В целях предотвращения двойного налогообложения и незаконного ухода от уплаты подоходных налогов, прибыль предприятия Стороны от эксплуатации судов по международным рейсам облагается налогом лишь в этой Стороне в соответствии с многосторонними и двусторонними Соглашениями.

## Статья 19 Перевод доходов

1. Каждая из Сторон предоставляет судоходным компаниям, органы управления которых, находятся на территории другой Стороны, право свободно переводить конвертируемую валюту от инвестиций, выручку и остаток превышения доходов над расходами, полученные на территории первой Стороны в любую другую страну.
2. Однако, порядок такого свободного денежного перевода должен соответствовать положениям о валютном обмене Стороны, на территории которой были получены эти доходы.
3. Разрешения на такие переводы предоставляются периодически и без неразумных задержек и основываются на официальных курсах обмена валют для текущих платежей или же, при отсутствии официальных обменных курсов, - на имеющихся рыночных обменных курсах для текущих платежей. При осуществлении таких переводов не взимаются никакие сборы, за исключением обычных комиссионных банка.

## Статья 20 Совместная Комиссия

1. Компетентные органы Сторон будут регулировать все вопросы по осуществлению и применению настоящего Соглашения.
2. Для этих целей Стороны создали Совместную Комиссию в рамках Основного Соглашения. Основное Соглашение устанавливает права и обязанности Совместной Комиссии.

## Статья 21 Решение споров

Любые споры, разногласия или претензии между Сторонами, которые возникают из или в связи с настоящим Соглашением, или нарушением, прекращением или недействительностью Соглашения, и которые не могут быть решены путем переговоров, должны решаться в соответствии с процедурой решения споров установленной в Основном Соглашении.

## Статья 22

## Вступление в силу, срок действия и изменения

1. Настоящее Соглашение вступает в силу в день вступления в силу Основного Соглашения.
2. Для каждой Стороны, направляющей свое уведомление позже, настоящее Соглашение вступает в силу в первый день второго месяца с даты этого уведомления.
3. Председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 20 настоящего Соглашения, информирует стороны о получении уведомления Стороны и о предстоящей дате вступления в силу настоящего Соглашения для этой Стороны.
4. Соглашение действует в течение одного года с даты его вступления в силу. В дальнейшем Соглашение автоматически продлевается ежегодно, за исключением случая, когда по меньшей мере, за шесть месяцев до очередного продления Соглашения все Стороны, кроме одной, направят Председателю Совместной Комиссии письменное уведомление о своем желании выйти из Соглашения. В этом случае Соглашение прекращается для всех Сторон в день предполагаемого его продления.
5. О получении уведомления о выходе и о последующей дате прекращения Соглашения председатель Совместной Комиссии, указанной в Статье 20 настоящего Соглашения, незамедлительно сообщает всем Сторонам.
6. Сроки настоящего Соглашения могут быть изменены в соответствии с процедурой, установленной Основным Соглашением.

В свидетельство вышеизложенного Мы, нижеподписавшиеся, обладая официальными полномочиями, подписываем настоящее Соглашение.

Совершено в ----- , ----- , на русском языке.



*Appendix*

5

*Financial Memorandum*

*Приложение*

5

*Финансовый Меморандум*



## QUESTIONS

1. How many banks in your country are authorised to maintain foreign accounts in foreign currency ?
2. Out of them, how many actually maintain such accounts and regularly engage in international payments and commercial transactions ?
3. When did they open such account(s) ?
4. What kind of difficulties or 'brakes' do they experience with foreign correspondents:
  - Language problems
  - Communication problems (PT and T for ex.)
  - Transfer problems (delays) one way only or both ways ?
5. Exchange problems:
  - Availability of foreign currency with National Bank, with other local banks, unwillingness of foreign correspondents to deal in foreign currency, other.
6. Non availability of bank guarantees:
  - For large contracts (works, raw materials)
  - For commercial transactions,
  - For confirming L/C's
7. How do you think your bank (in the case of a company) or how did you (in the case of a bank) approach your foreign correspondent(s) or plan to do so ?
8. At what level ?
9. What are your requirements or needs ? (or your bank's)
10. Name the 5 most important countries of destination of exports (countries importing from you).
11. Name the 5 most important countries of origin of your imports (countries exporting to you).
12. Are you aware of the countries, of the banks, which most frequently accept a risk on your country (including National Bank) or Banks ?
13. What arrangement would you be prepared to enter into, in case of a very important or urgent commercial transaction (foreign) ?
14. In case you export, is it usually FOB or CIF ? Have you considered to quote your prices CIF instead of FOB?
15. In case you import, is it usually CIF or FOB ? Have you considered to ask your seller to quote prices FOB instead of CIF ?

(These 2 questions are valid mostly in case of road transport, with local (CEI) trucks and drivers).

## Financing of International Trade

Problems and Difficulties as Reported by participants at the Tbilisi Conference and / or Banks Visited in Tbilisi.

The financial and banking situation in the 8 TRACECA member countries is not identical and their problems are different: what may be a difficulty in one country (for example Turkmenistan) may not be felt as such in another (for example Georgia).

However, the main problems experienced by some, or most, countries seem to be:

- a kind of “legal vacuum”, or in some cases inappropriate laws, which complicate the operations or prevent the economic actors to be effective and fast.
- a large percentage, up to 70%, of transactions (including transport) are settled by cash
- sellers very often demand an advance payment (including in foreign transactions) and are reluctant to accept documentary Letters of Credit
- buyers do not trust “paper delivery” (bills of lading, letters of credit) and pretend to deal as in the “good old times” with “bills of acceptance” once the goods are physically delivered in their stores
- entrepreneurs are not yet used to international standards and their contracts are not in accordance with generally accepted international conditions
- the banks, in Georgia at least, are making efforts to teach their customers, but find it difficult to convince them. The tax advantage of cash transactions might have to be considered
- the need to train the economic actors seems obvious

The banks in Georgia do not seem to experience problems with their correspondence abroad. Any bank with a “General Licence” is allowed to open foreign accounts. The number of such accounts (from 4 to 11) opened by the banks visited in Tbilisi demonstrates the readiness of most European banks, and to a lesser extend US banks, to cooperate with Georgian banks.

The situation does not appear to be the same in Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan or Tajikistan. However, some banks mentioned difficulties in:

- being daily informed of their accounts’ transactions and balances at a reasonable cost
- being credited quickly for their cheque remittances, in Europe only. No problem of this kind in the United States of America

Georgian banks are now members of the SWIFT payment system and will start operations in November 1996.

Georgia's main commercial partners are:

- Turkey
- Germany
- The Netherlands

and to a lesser extent, Iran, France, United States, Australia and New Zealand, in addition of course to Russia and the CIS countries.

Bank training started in Tbilisi as soon as 1992, with a TACIS programme coupled with other initiatives (Bundesbank, BankAkademie, USAID). A long term (4 years) programme is currently running for 30 mid-level bank executives, with 3 days worked in their banks and 3 days of studies per week. Training periods are planned in California.

The need for bank training in Georgia, according to Mr Vachnadze, seems to have been met.

To reach a conclusion on the financial, banking and training needs related to transport and international trade in the other TRACECA member countries, it would be necessary to make a detailed survey in each of the other countries.



**Вопросы**

1. Какое кол-во банков в вашей стране имеет право открывать валютные счета.
2. Из них сколько имеет валютные счета и регулярно проводит операции с ними.
3. Когда они открыли эти счета.
4. Какие виды трудностей или препятствий они испытывают при операциях с этими счетами:
  - проблемы со связью
  - проблемы (задержки) с переводом денег
5. проблемы с обменом:
  - наличие валюты в Национальном Банке или других местных банках, нежелание иностранных корреспондентов проводить расчеты в иностранной валюте, другое.
6. Отсутствие банковских гарантий :
  - для крупных контрактов (работы, сырье)
  - для коммерческих трансакций
  - для подтверждения аккредитивов
7. Как по вашему мнению банк относится к иностранным корреспондентам.
8. На каком уровне.
9. Каковы ваши требования и нужды.
10. Назовите 5 самых крупных стран - экспортеров из вашей страны
11. Назовите 5 самых крупных стран - импортеров в вашу страну
12. Знаете ли вы какие страны и банки чаще всего берут на себя риски
13. Какие меры вы готовы предпринять в случае возможной коммерческой трансакции в иностранной валюте.
14. В случаях когда вы экспортируете, используете ли вы FOB или CIF. Рассматривали ли вы возможность предоставлять расценки в CIF вместо FOB.
15. В случаях когда вы импортируете, используете ли вы FOB или CIF. Рассматривали ли вы возможность предоставления расценок в FOB вместо CIF.  
( последние два вопроса в основном относятся к автомобильному транспорту с местными грузовиками и водителями.)

Это прмерные вопросы для обсуждения которые могут помочь позитивной дискуссии, но вам нужно оценить их значение в контексте.

## ФИНАНСИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ:

### Проблемы И Трудности Упомянутые Участниками Тбилисской Конференции И/Или Банками В Тбилиси

Состояние финансовой и банковской деятельности в восьми странах ТРАСЕКА отличаются и их проблемы также разные: то, что может быть трудностью в одной стране (например: Туркменистан), может быть легко осуществимым в другой (например: Грузия).

Основными проблемами существующими в некоторых - или всех - странах являются:

- “правовой вакуум”, или в некоторых случаях несоответствующее законодательство, которое усложняет банковские операции или мешает экономическим представителям быть эффективными и быстрыми
- большой процент - до 70% - платежей (включая на транспорте) осуществляются наличными
- продавцы часто требуют аванс (включая международные платежи) и избегают принятия аккредитивов
- покупатели не доверяют “бумажным посылкам” (коносамент, аккредитив) и предпочитают, как в “добрые, старые времена”, платить наличными за доставленный товар
- предприниматели не применяют международных стандартов и употребляемый формат контрактов не соответствует международным условиям
- банки, хотя бы в Грузии, стараются обучать своих потребителей, но находят трудным убеждать их
- нужда переквалификации экономических представителей очевидна

Банки в Грузии не имеют проблем на счет корреспонденции зарубежом. Любой банк имеющий “Генеральную Лицензию” имеет право открыть счет зарубежом. Количество таких счетов (от 4 до 11) открытых Тбилисскими банками демонстрирует желание большинства Европейских банков, также некоторых банков США, сотрудничать с банками Грузии.

Но ситуация отличается от вышеуказаного в Казахстане, Узбекистане, Туркменистане или Таджикистане. Не некоторые банки отметили трудности в:

- получении каждодневной информации об операциях и балансов банковского счета по разумной цене
- скорости оформления взносов - только в Европе. Таких проблем не существует в США.

Банки Грузии присоединились к системе платежей SWIFT-а, которая войдет в употребление в Ноябре 1996 года.

Основными коммерческими партнерами Грузии являются:

- Турция
- Германия
- Голландия

а также Иран, Франция, США, Австралия и Новая Зеландия в добавок к России и стран СНГ.

Программа обучения банкиров началась в 1992 году под эгидой TACIS-а и других участников (Бундесбанк, БанкАкадеми, USAID). Продолжается долгосрочная (4 летняя) программа обучения банкиров среднего уровня, при системе 3 дней работы в своем банке и 3 дней лекций. Период обучения проходит в Калифорнии.

По словам г-на Вачнадзе, нужда обучения банкиров в Грузии в основном удовлетворена.

Чтобы достигнуть определенных выводов по системе финансов, банковской деятельности и обучения на транспорте и международной торговле в других странах TRACESA, нужно осуществить более детальное изучение в каждой из стран.



*Appendix*

6

*Dangerous Goods*

*Приложение*

6

*Перевозка Опасных Грузов*



**STUDY ON TRANSPORT OF DANGEROUS  
GOODS IN THE CAUCASUS  
(D970740\23981)**

**Carried out for:** Traceca Legal and Regulatory Framework, Project No. 1

**Rijswijk, The Netherlands, August 1997**

**CONTENTS**page

<b>0 SUMMARISED CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS.....</b>	<b>5</b>
<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>6</b>
1.1 International rules for dangerous goods .....	6
1.2 TRACECA, the Caucuses and the transport of dangerous goods .....	6
1.3 Structure of this Report .....	7
<b>2 OBJECTIVES AND METHODOLOGY.....</b>	<b>8</b>
2.1 Objectives .....	8
2.2 Methodology .....	8
<b>3 INTERNATIONAL LEGAL STANDARDS.....</b>	<b>10</b>
3.1 The United Nations .....	10
3.2 Europe .....	10
3.2.1 ADR .....	11
3.2.2 RID .....	11
3.2.3 IMDG .....	11
3.3 Practice in a Member State of the European Union .....	13
3.3.1 Implementation of international law .....	13
3.3.2 Law and policy development .....	15
3.3.3 Control and enforcement .....	15
<b>4 TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS IN THE CAUCASUS.....</b>	<b>17</b>
4.1 Characteristics of the Region .....	17
4.1.1 Azerbaijan .....	17
4.1.2 Armenia .....	18
4.1.3 Georgia .....	18
4.2 Future transport of dangerous cargo .....	18
<b>5 APPLICABLE LEGAL AND REGULATORY STANDARDS.....</b>	<b>20</b>
5.1 The general setting .....	20
5.1.1 Rail Transport .....	20
5.1.2 Road Transport .....	20
5.1.3 Sea Transport .....	21
5.2 Future developments .....	21
<b>6 INSTITUTIONAL ORGANISATION.....</b>	<b>22</b>
6.1 Law and policy making .....	22
6.1.1 Azerbaijan .....	22
6.1.2 Armenia .....	22
6.1.3 Georgia .....	23
6.2 Control and enforcement in the Caucasus .....	23
<b>7 CONCLUSIONS .....</b>	<b>25</b>

7.1 Conclusions.....	25
7.2 Priority consequences.....	25
<b>8 RECOMMENDATIONS.....</b>	<b>27</b>

**List of abbreviations used in this report**

ADR	European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road
BC Code	Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes
CCNR	Central Commission for the Navigation of the Rhine
ECE	Economic Commission for Europe (UN)
ECOSOC	Economic and Social Council (UN)
EU	European Union
IAEA	International Atomic Energy Agency
IATA	International Air Transport Association
IBC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (International Bulk Chemical Code)
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IGC Code	International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (International Gas Carrier Code)
IMDG Code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organisation
OCTI	Central Office for International Railway Transport
RID	Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended
UN	United Nations

## 0 SUMMARISED CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

In short, this study has arrived at the following conclusions:

- The existing legal framework for the transport of dangerous goods is far from complete.
- Knowledge of national and international safety regulations within the Caucasus region is very limited.
- Control and enforcement only seldom takes place, independent control mechanisms cannot be guaranteed.
- The institutional organisation (i.e. Ministerial competence, control and enforcement mechanisms) around the transport of dangerous goods is, insofar it is available, not transparent.

As a result of this study the following recommendations are made:

- One Ministry, preferably the Ministry of Transport in each country of the Caucasus, should be made responsible for the development of policies and legislation in the area of the transport of dangerous goods.
- Entry into and ratification of the ADR by all countries of the Caucasus.
- Entry into and ratification of the SOLAS Convention 1974 by Georgia.
- Implementation of the IMDG Code by Azerbaijan and Georgia.
- Development of a National “Law on Transport of Dangerous Goods” for all countries of the Caucasus.
- Creation of a link between the National Framework “Law on the Transport of Dangerous Goods” and the international regulations of the ADR, RID and the IMDG Code.
- Gradual implementation of international regulations, preferably starting with the transport of fluid and gas fuels and derived products for export and transit traffic.
- Development of controlling organisations and guaranteed independent enforcement bodies.
- Designation of bodies responsible for control and enforcement as well as their competencies (including use of sanctions) in a National “Law on Transport of Dangerous Goods”.
- Establishment of a new consultation structure between the responsible Ministry, control and enforcement bodies and the commercial companies involved in the transport of dangerous goods.
- Training of personnel at all levels to create policies, develop laws and regulations and implement and control the laws and regulations in the field of transport of dangerous goods.

EU technical assistance is recommended for all the points mentioned above. The first action recommended to be taken is:

- To develop a National “Law on the Transport of Dangerous Goods” in all three Caucasus States all based on the same principles.
- To design guidelines for the implementation of the relevant international conventions.
- To assist authorities in creating control and enforcement mechanisms.
- To provide specific training to develop a network of local experts on dangerous goods.

## 1 INTRODUCTION

### 1.1 International rules for dangerous goods

The incorrect transport of dangerous goods may have severe repercussions on people, animals, property and the environment. In order to reduce the risk during transport preventative safety measures are necessary. In most countries these preventative measures have been implemented by law, in order to be able to enforce compliance. Many of the national rules have been derived from international agreements.

Two main reasons can be mentioned for the establishment of international rules instead of or complementary to national rules. A first general reason is the international character of transport. Different sets of national rules that do not adhere to international standards and agreements create institutional, practical and organisational problems when dangerous goods cross borders. Furthermore, especially where dangerous goods are concerned, threatening situations can arise if there is insufficient information and co-operation in international transport.

The second reason to develop international standards is to prevent the distortion of fair competition. Most measures in this field are to be taken by companies and cost money (at least in the short term). Companies in a country with a less strict regime can make profits more easily. For national authorities it can be attractive not to hinder companies too much with severe legislation. These authorities may also have little choice because of poor economic conditions.

As a result of international standardisation National governments will play an important role. An effective national government organisation is essential for the setting up and approval of an appropriate system of National Laws and Regulations in which:

- International regulations are included and, if necessary further elaborated.
- Control on implementation has been organised.
- Imposing and carrying out criminal sanctions to enforce compliance to the laws and regulations will be carried out by an independent organisation.
- Participation in relevant international fora is assured.

### 1.2 TRACECA, the Caucasus and the transport of dangerous goods

The major objective of the TRACECA Legal and Regulatory Framework Project is the facilitation of trade and transport in the TRACECA Region. The goal of this study is to make an inventory of the knowledge on and implementation of laws and regulations in the field of the Transport of Dangerous Goods in the Caucasus Region (Azerbaijan, Armenia and Georgia) as well as to form recommendations on the improvement of the implementation of this system of standards. The Caucasus Region has been elected for this study, to be able to produce results within a short period of time. As the legal system throughout the TRACECA Region is quite similar, the situation within the Caucasus can be considered to represent the whole region to a certain extent. Ongoing trade with the EU has generated the need for urgency: international norms are demanded

in the transport of dangerous goods to and from the European Union. The absence of norms implemented internationally and in Europe not only threatens safety but also restricts the export and transit potential of the countries concerned.

Finally it is strongly recommended that countries in transition adopt the international safety standards on the transport of dangerous goods, for the various modes of transport. A dual goal can be achieved, namely safe transport in the region self and improved development possibilities for export and transit, especially in trade with the European Union.

### **1.3 Structure of this Report**

In Chapter 2 the goals of this report and the research method are described. Chapter 3 offers a brief overview of the global and European Laws on the Transport of Dangerous goods. In this chapter, the EU Member State, the Netherlands, is used to illustrate the manner in which implementation of international regulations can take place. Chapter 3 will function as a reference for the following chapters which will discuss the situation in the Caucasus.

The facts gathered during a fact-finding mission to the Caucasus are discussed in Chapters 4 to 6. The practical situation concerning the transport of dangerous goods is described in Chapter 4. Chapter 5 will give an overview of the juridical framework that is implemented in the Caucasus. Chapter 6 is devoted to the institutional framework in the Caucasus within which the laws and regulations must be developed, implemented and controlled.

In Chapter 7 conclusions are drawn and in Chapter 8 the recommendations resulting from this study are given.

## 2 OBJECTIVES AND METHODOLOGY

### 2.1 Objectives

The objectives for the Study on the Transport of Dangerous Goods by rail, road and sea in Azerbaijan, Armenia and Georgia are in line with the objectives of the TRACECA project and come forth out of the introduction. The specific objectives for this study are:

- to assess the level to which national safety standards in the Caucasus conform to international standards;
- to provide a framework for assistance with the development and implementation of a legal and regulatory framework for this type of transport;
- to advise on a framework for assistance on the organisational aspects with regard to control and enforcement of regulations.

On the basis of the results of this report the European Union should be able to make a weighed decision as to the support of the Countries involved require with technical assistance in the area of the transport of dangerous goods. The following general possibilities should thereby be taken into consideration:

- Assistance in achieving affiliation with international regimes and setting up of national laws and regulations.
- Assistance in setting up an institutional organisation (defined competencies, control and enforcement mechanism)
- Assistance in assuring sufficient knowledge on the transport of dangerous goods in the region.

### 2.2 Methodology

This study is limited to the transport of dangerous goods over rail, road and water. The knowledge available on international legislation in the area of the transport of dangerous goods and the implementation thereof in Europe and one of the European Union Member States, the Netherlands is maintained as a reference framework by the researchers.

To enable the EU to lend assistance with regard to the transport of dangerous goods within and from the Caucasus, it is of importance to acknowledge the current state of affairs. More specifically, the implementation of the international safety regulations for the transport of dangerous goods and the manner in which laws and regulations are developed and approved, control of compliance to the standards and imposing and carrying out punishment is organised, has to be attended to. To collect this information a field study to the Caucasus has taken place.

The field study aimed to provide information on both factual developments (the current practice of the transport of dangerous goods) and on the available juridical framework. Visits to Government organisations and private and state-owned companies were made and interviews were held with



key persons. Relevant documents were studied (where translations were available), documents that could not be translated in the short term were explained to the researchers. After the field study the information was elaborated and supplemented to be worked into the current report. For a more in-depth description of the working methodology we refer to Annex 1, for a list of interviewed people, see Annex 2.

### 3 INTERNATIONAL LEGAL STANDARDS

#### 3.1 The United Nations

The United Nations has a global responsibility for the uniform development of national and international preventative safety regulations governing the transport of dangerous goods by the various modes of transport. In order to achieve this goal, recommendations on the transport of dangerous goods for all modes of transport have been developed and presented to governments and regional international organisations.

The UN Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods is responsible for the development, updating and amendment of the UN-recommendations on the transport of dangerous goods, to be adopted by the UN.

Amongst other aspects, the UN-recommendations cover:

- principles of classification and definition of classes;
- listing of the principal dangerous goods;
- general packaging requirements;
- testing procedures;
- marking, labelling or placarding; and
- transport documents

#### 3.2 Europe

In Europe the Economic Commission for Europe (ECE) and the European Union (EU) are the organisations that elaborate the initiatives of, amongst others, the United Nations in this field. Besides that, the EU develops the necessary regulations in this area, to generate further European integration in this field. The countries of Central and Eastern Europe are becoming more and more involved, because of the prospect of access to the EU.

The following international safety regulations have been developed for international transport of dangerous goods by road, rail and sea respectively:

- Annex A and B of the European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR);
- Regulations governing the international transport of dangerous goods by rail (RID);
- International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code;
  - Code of safe practice for solid bulk cargoes (BC Code);
  - International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk (IBC Code);
  - International Code for the construction and equipment of ships carrying gases in bulk (IGC Code).

### **3.2.1 ADR**

The ADR is an Agreement drawn up by the United Nations Economic Commission for Europe in Geneva. All Member States of the European Union have adopted the ADR regulations for international transport and have also incorporated these regulations in their legal systems for national transport. Most other European States and the Russian Federation are Contracting Parties of the European Agreement on the International carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

### **3.2.2 RID**

The RID-regulations are based on the Convention concerning International Rail Transport (COTIF), the RID is Annexed to the Uniform Regulations concerning the Contract of International Transport of Goods by Rail (CIM), which is Appendix B to the COTIF. The COTIF has been drawn up by the Central Office for International Rail Transport (OCTI) in Bern, Switzerland. With the exception of the Russian Federation most European States are Contracting Parties to the COTIF.

All Member States of the European Union have adopted the international carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) for international transport and (following European legislation) they have also incorporated these regulations in their legal systems for national transport. Most European States outside the EU have adopted the RID Regulations as well.

### **3.2.3 IMDG**

All maritime Member States of the European Union have implemented The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code in their legal system. This Code is regarded as a world-wide standard regulation for the transport of dangerous goods by sea. This Code has been developed and adopted by a UN-organisation, the International Maritime Organisation (IMO). The Code is based on Chapter VII of the Annex to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. Since its introduction in 1965, the IMDG Code has undergone many changes and is now published in five volumes.

On the following page the international legal framework is shown schematically.

**Transport of Dangerous Goods,  
International Organisations, Rules and Regulations**

UN
United Nations
ECOSOC
Economic and Social Council

Europe		World	
Inland Shipping	Rail	Sea	Air
CCR Central Commission for navigation on the Rhine (Straatsburg)	OCTI Central Office for International Rail Transport (Bern)	IMO International Maritime Organisation (London)	ICAO International Civil Aviation Organisation (Montreal)
Treaty of Mannheim	COTIF Convention concerning the International Rail Transport	SOLAS Convention for the Safety of Life at Sea	CICA Convention on International Civil Aviation
ADR European Agreement concerning the international carriage of Dangerous Goods by Road	RID Regulation governing the International Carriage of Dangerous Goods by Rail	IMDG Code International Maritime Dangerous Goods Code	TIS Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air
ADNR Regulation concerning the Transport of Dangerous Goods on the River Rhine		Bulk Cargo Code	RSTRM Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials
		Bulk Chemical Code	
		Gas Carrier Code	

These subjects are not within the scope of this study

### **3.3 Practice in a Member State of the European Union**

#### **3.3.1 Implementation of international law**

The inclusion of international measures for the transport of dangerous goods in national laws should preferably take place through one framework “Law on the Transport of Dangerous Goods”, under which all modalities will fall. However, due to the traditional cultural differences between the various modes, this is not always possible.

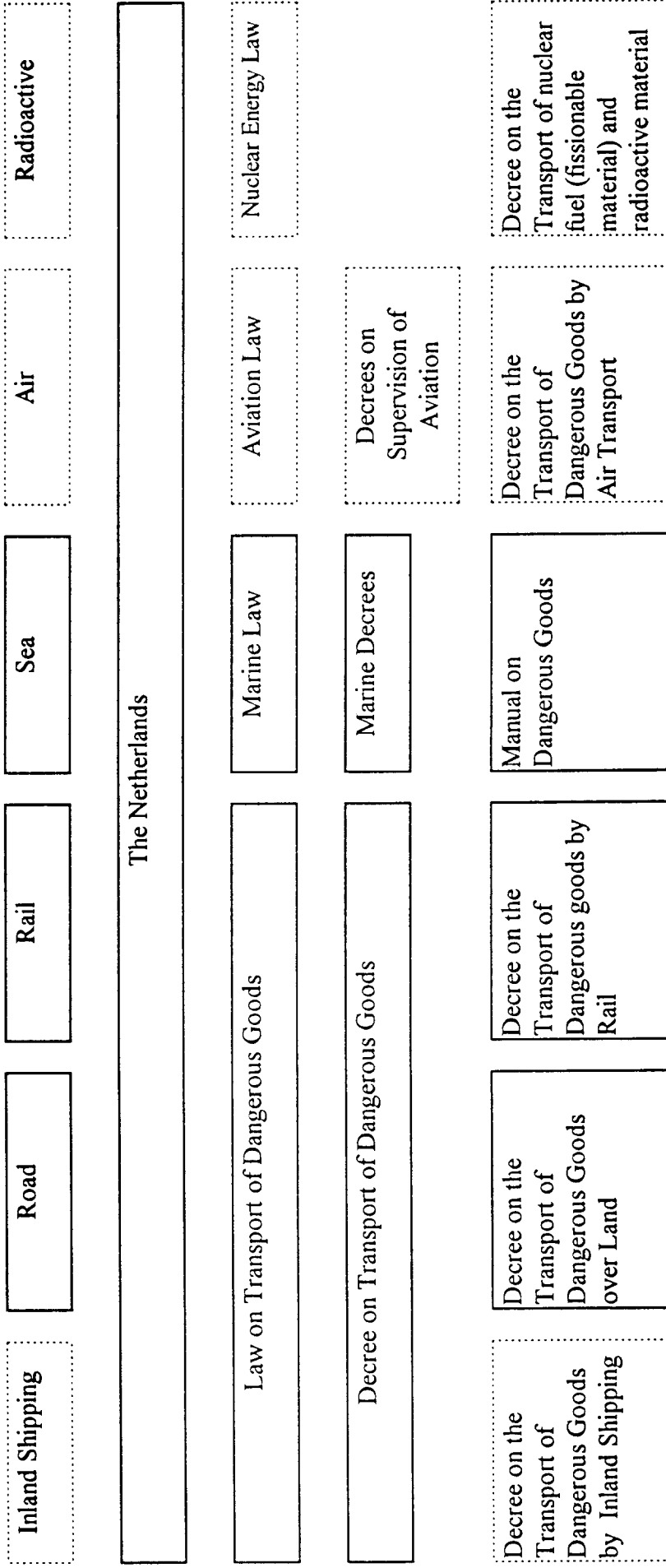
European regulations on the transport of dangerous goods over the road (ADR) and by rail (RID) are implemented in the Netherlands through the Law on the “Transport of Dangerous Goods”. Most of the provisions are applicable to both national and international transport of dangerous goods in the Netherlands.

For domestic transport, additional regulations have been included for subjects that are not taken up in international regulations, for example transport through tunnels or densely populated areas. Further, the organisations that are officially recognised by the Minister are named in these regulations. These organisations carry out periodical technical inspections, test packaging and vehicles, are allowed to set exams to test the professionalism of truck drivers of, rail personnel and crews of inland water vessels, and are competent to issue certificates.

The global international regulations for the transport of dangerous goods over sea apply to Dutch seafaring vessels wherever they may be. For foreign seafaring vessels the regulations apply in the Dutch waters on the grounds of the Regulation on the Transport of Dangerous Goods by sea.

In this manner all international regulations on the transport of dangerous goods within the Netherlands apply to both domestic and international transport. On the following page the implementation of international law in the Netherlands is shown schematically.

Transport of Dangerous Goods  
Dutch Laws and Decrees



These subjects are not within the scope of this study

### 3.3.2 Law and policy development

Responsibility for participation in discussions with international organisations on the development, adaptation or changes in international treaties, agreements and regulations for the transport of dangerous goods, in the Netherlands falls under the auspices of the Ministry of Transport and Public Works (in co-operation with the Ministry of Foreign Affairs). This Ministry also develops national law and policies for the transport of dangerous goods. Approval must take place through the parliament. The development and establishment of the implementation regulations takes place through different Departments under the responsibility of the Ministry of Transport and Public Works.

Activities that take place for road, rail and inland water transport are carried out by a special Department Dangerous Goods and External Safety of the Ministry of Transport and Public Works. For sea transport the activities are carried out by the Department Cargoes and Environmental matters of the Ministry of Transport and Public Works. In all cases discussions are carried out beforehand with the other Ministries involved and with trade representatives. The other Ministries involved are especially:

- Public Housing, Spatial Planning and Environment (involvement with environmental issues)
- Internal Affairs (involvement with control and enforcement)
- Justice (involvement with prosecution issues).

### 3.3.3 Control and enforcement

Control on compliance to the regulations for the transport of dangerous goods is in the first place the responsibility of the Federal Traffic Inspection Department of the Ministry of Transport and Public Works. The controlling officers of the Federal Traffic Inspection are specialists in the area of regulations for the transport of dangerous goods with all modes of transport. On the grounds of the law governing traffic regulations they have special supervisory competencies, such as being authorised to take samples of the cargo, delaying the vehicle and requesting information on everyone involved with the transport. As special supervisory officer, they are authorised to write an official report on any established transgressions of the law. The official report must then be sent to the Public Prosecutor who will decide whether or not punishment is required.

Besides being carried out by the Federal Traffic Inspection, controls can also be carried out by Navigation Inspection, Labour Inspection, Environmental Inspection, Customs, the police and the Ports Authorities. Working agreements have been made between the various controlling authorities and regular consultations are held. Furthermore, joint operations are often carried out.

Enforcement can take place through punitive measures. These measures are included in the Law on Economic Offences, which makes more severe punishments possible.

Prosecution of punishable acts is the responsibility of the Public Prosecution and determining the severity of the punishment is the sole responsibility of the independent judge. Public Prosecution can suggest a settlement to the suspected (legal) person. This is usually in the form of a fine. The suspect can then avoid being legally pursued. The special competencies that the Public Prosecutor has with regard to upholding the compliance to the regulations on the transport of dangerous goods, such as taking measures to halt transgressions or to prevent them, are included in the Law on Economic Offences.



## 4 TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS IN THE CAUCASUS

### 4.1 Characteristics of the Region

Transport in the Caucasus region, and thus also the transport of dangerous goods is currently dominated by state-owned companies. These state-owned companies are, therefore, also held responsible for the safe transport of dangerous goods. This means that the current practice is that the transport operator is responsible for both the implementation of the safety regulations as well as for the control thereof.

Another important fact is that the current amount of import, export and transit transport of dangerous chemical goods is not extremely large. This is caused by the absence of an operational chemical industry of any importance. The reason that many factories are closed lies in the difficult political economical situation in which the region currently finds itself. The transport of dangerous goods is mainly restricted to the transport of liquid and gas fuels.

The following gives a short overview, per country, of the most important facts with regard to the transport of dangerous goods.

#### 4.1.1 Azerbaijan

These are the most important facts for transport of dangerous goods in Azerbaijan:

- There are 17 chemical plants of which the majority and the most important are situated in Sumgait near Baku;
- After the independence of Azerbaijan, the production of chemical products almost stopped completely;
- About 50% of the chemicals produced were dangerous, 70% of which was flammable;
- Most transport was carried out with railway wagons owned by the State chemical industry 'Azerchemia's factories';
- Road transport took place with vehicles which were also owned by Azerchemia's factories;
- Transport by sea is carried out by a state-owned shipping company with tanker ships and roll-on/roll-off ships;
- The founding of an open economic zone for at least three years was expected in April 1997;
- There are contracts with foreign investors for the reconstruction of the chemical plants and they are expected to resume production this year;
- At present the dangerous goods transported consist mainly of flammable substances such as oil, petrol and gas.

#### 4.1.2 Armenia

These are the most important facts for the transport of dangerous goods in Armenia:

- At present there is no chemical industry of significance in Armenia and the potential in the near future is limited;
- The import of chemical products which are considered dangerous is at a very low level;
- Transport of dangerous goods is limited to flammable substances such as oil, petrol and gas;
- Most transport activities are carried out by privately owned road tank vehicles;
- Due to the political situation there is almost no transit transport.

#### 4.1.3 Georgia

These are the most important facts for the transport of dangerous goods in Georgia:

- As in the other two countries, there is no chemical industry of importance in Georgia and the potential in the near future is limited;
- The import or transit of dangerous chemicals is negligible;
- About 10% of the cargo carried by the Railway Department is fuel and oil products;
- Transport by road of dangerous substances is generally only petrol and gas in tank vehicles;
- Transport by sea is carried out by a state owned shipping company with tanker ships and roll-on/roll-off ships.

#### 4.2 Future transport of dangerous cargo

A possible increase in the transport of dangerous goods in the Caucasus is strongly dependent on the resurrection of the oil production industry and the developments in the chemical industry which are coupled to this. Expectations are that, in the first instance, this will take place in the region surrounding the capital Baku in Azerbaijan, which will result in the side effect of increasing transit transport through Georgia.

The development of the Caucasus region as an economic zone is strongly influenced by political developments. In the framework of the TRACECA project agreements between the three countries on transport are currently under discussion. Once concluded, the agreements will probably lead to more intense (border crossing) transport of (amongst others) dangerous goods. However in the current situation, the threat will become apparent that the transport of dangerous goods will, in fact, develop without any tangible safety assurance. The absence of safety assurance may limit growth potentials for the export to countries where application of safety standards is required by law.

The next Chapter deals with the applicable legal and regulatory standards in the Caucasus. A transparent legal framework is essential for the growth of transport of dangerous goods while assuring safety.

## 5 APPLICABLE LEGAL AND REGULATORY STANDARDS

### 5.1 The general setting

Following the practice described in Chapter 4 logically the legal framework is incomplete. Neither Azerbaijan, Armenia nor Georgia have a National “Law on the Transport of Dangerous Goods”. In general, if available, the regulations on the transport of dangerous goods from the former Soviet Union are still in force.

In the following paragraphs, an overview is given per mode of the most important findings with regard to the current juridical framework for the transport of dangerous goods.

#### 5.1.1 Rail Transport

Neither Azerbaijan nor Armenia nor Georgia are Contracting Parties to the COTIF. In Armenia, Georgia and Azerbaijan the transport of dangerous goods by rail is regulated by the Dangerous Goods Regulations 1996 originating from the former Soviet Union and adopted by the CIS Board of Directors in the Council on Rail Transport in Moscow. These regulations appear similar to the International Regulations on the Transport of Dangerous Goods by Railways (RID) which are in force in the European Union. However, more elaborate research is necessary to verify whether the safety standards used correspond.

#### 5.1.2 Road Transport

Neither Azerbaijan, nor Armenia nor Georgia are contracting parties to the ADR. However, the Azerbaijan Administration is considering becoming a contracting party. The transport of dangerous goods by road in Azerbaijan, Armenia and Georgia is regulated by the 1983 Russian Road Regulation which is supposed to include the regulations of Annexes A and B of the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR). The Russian Federation is a contracting party to the ADR.

In Armenia contradictory sounds were heard about the preparation of regulations on the transport of dangerous goods. Furthermore, in Armenia it was said that the British warning system called “HAZCHEM Code” is being used for the transport of bulk dangerous goods. This code is applicable to the domestic road transport of dangerous goods in tank vehicles and tank containers in Great Britain. The code consists of one digit followed by one or two letters which gives information on the required emergency procedures in case of an accident with the cargo. However, in practice, the necessary warning signs were not used.

### 5.1.3 Sea Transport

Georgia has been a Member State of the United Nations' International Maritime Organisation since 1993. Azerbaijan has been a Member State of the International Maritime Organisation since 1995. Only Azerbaijan has ratified the SOLAS Convention 1974. None of the countries have implemented the International Maritime Dangerous Goods Code. However, ships carrying dangerous cargo which enter ports of the European Union must comply with the regulations of the IMDG Code.

Apparently, in Azerbaijan the Regulations from the former Soviet Union for loading dangerous cargo on board of ships were being used. However, it was not clear whether these were based on international standards. In both countries sources stated that the regulations of the IMDG Code for the transport of dangerous goods on board their ships were used. However, in practice compliance could not be shown convincingly.

## 5.2 Future developments

Not adhering to internationally applied norms forms a barrier for companies in the Caucasus which aim at exporting to countries which do apply the norms and thus also make the same demands on imported goods. Further economic expansion may be difficult to realise without a legal framework of globally applied safety standards. This difficulty especially plays a role in the development of the potential trade relationship with the Member States of the European Union.

Adoption of the international safety standards on the transport of dangerous goods is being considered by all three Governments. This should be encouraged because the status of most of the current applicable legislation from the former Soviet Union is vague (possibly with an exception for Rail transport).

However, the mere adoption of legislation is not sufficient. Following the situation described in Chapter 4 the limited standards which do apply at this moment do not seem to have a large impact in practice. The institutional organisation must ensure that the legislation evolves and is implemented and complied with. The institutional organisation of the Caucasus is the subject of the following chapter.

## 6 INSTITUTIONAL ORGANISATION

### 6.1 Law and policy making

The information gathered on the current practical situation (Chapter 4) and legislation (Chapter 5) already partly shows that one cannot yet speak of an effective institutional organisation with regard to the transport of dangerous goods in the Caucasus. The region only recently started with the building of a national institutional framework for themselves.

Herewith, the most important findings concerning the institutional organisations in relation to the transport of dangerous goods are mentioned per country.

#### 6.1.1 Azerbaijan

These are the most important facts concerning the institutional organisation in Azerbaijan:

- The Ministry of Economic Affairs is responsible for the safety policy and development of laws and regulations;
- The Committee of the Azerbaijan Republic State Mining and Technical Control is responsible for technical safety in the oil, gas, mining and chemical industries, the use of cranes, boilers and pipelines;
- The chemical plants are responsible for the inspection of road transport vehicles, railway wagons and railway tank wagons which are loaded and unloaded at the plant;
- The State Auto Inspection is the competent authority for the technical inspections of transport vehicles;
- The Road Traffic Police is the competent authority for the inspection on the roads.

#### 6.1.2 Armenia

These are the most important facts concerning the institutional organisation in Armenia:

- The Ministry of Transport is responsible for the safety policy and the development of laws and regulations;
- The Ministry of Industry is responsible for the chemical industry;
- The Ministry of Energy is responsible for the transport of liquefied gas;
- The Road Construction Department of the Ministry of Transport carries out the inspections at the border for incoming cargo by road;
- The public security division of the Ministry of Internal Affairs is the competent authority for the issuing of permits for the transport of dangerous goods;
- The State Automobile Inspection is the competent authority for technical inspections of transport vehicles;

- The Special Service for the Inspection of Railway Transport is responsible for the inspection of the cargo and railway equipment;
- Chemical plants are responsible for the inspection of road transport vehicles, railway wagons and railway tank wagons on the plant.
- The Automobile Police Department is the competent authority for the inspection on the roads;
- Insurance Companies are responsible for the investigation of accidents;
- A Military Division is responsible for the inspection of and the escorting from the transport of military dangerous goods.

### **6.1.3 Georgia**

These are the most important facts concerning the institutional organisation in Georgia:

- The Ministry of Transport is responsible for the safety policy and development of laws and regulations;
- The Road Transport Department of the Ministry of Transport is responsible for inspection, monitoring of accidents and insurance and for the issuing of licences for commercial road transport;
- The regional offices of the Road Transport Department are the competent authority for the issuing of permits for the transport of dangerous cargo and for technical and safety inspections;
- The Ministry of Internal Affairs is responsible for escorting the transport of flammable liquids and dangerous waste;
- The Cargo Department of the Railway Department is responsible for the inspection of cargo transported by rail;
- The Wagon Service of the Railway Department is responsible for the inspection of the railway equipment;
- The Safety and Environmental Division of the Marine Department of Georgia (in future: National Marine Administration of Georgia) is the competent authority for the Flag State Control of ships;
- The Port authorities of Batumi and Poti are responsible for Port State and Port Regulations Control of ships;
- The Ministry of Health Care and the Ministry of Environment are responsible for the issuing of import and transit permits for the transport of dangerous waste;
- The Ministry of Health Care and the regional offices of the Ministry of Environment are competent for the inspection of cross border movement of transports of dangerous waste.

## **6.2 Control and enforcement in the Caucasus**

Control of compliance to the regulations is, for a large part, carried out by state-owned transport companies. In practice it has been shown that there is no clear differentiation between the tasks, competencies and responsibilities of the various controlling

institutions. Furthermore, there are no agreements on the co-ordination between the various controlling institutions.

It has not become clear as to what competencies the controlling institutions have, to whom they are responsible, nor to whom and in what manner reports should be made if transgression of the regulations is established. Thus, information on the sanctions to be taken and the execution thereof is also unclear.



## 7 CONCLUSIONS

### 7.1 Conclusions

The specific objectives of this study were mentioned in Chapter 2. Within the scope of the TRACECA project attention to the legal framework for dangerous goods is clearly an important subject. The lack of a juridical and institutional structure for the transport of dangerous goods is not only a danger to safety, but also forms a restriction on potential trade relationships. To prevent stagnation of economic developments through the absence of the required standardisation, the development of both a general as well as a mode oriented legal system for the transport of dangerous goods is essential.

If one relates the experiences in the Caucasus region, as described in Chapters 4, 5 and 6 to the international juridical framework as described in Chapter 2, the following conclusions can be made:

- The existing regulations for the transport of dangerous goods are generally derived from the former Soviet Union. These are only partially compatible with the operative international regime. To obtain more certainty concerning this subject, further study would be required.
- Knowledge of national and international safety regulations with regard to the transport of dangerous goods is limited at both practical and policy developing levels.
- Interest in regulations with regard to the transport of dangerous goods is limited. This is also influenced by the limited scale on which the transport of dangerous goods is currently taking place.
- Control on compliance to the regulations and upholding them is usually carried out by the state-owned companies involved in the transport of dangerous goods. This means that insofar as this control takes place, there is no guarantee for an independent control system. A side-effect is that the emerging privately-owned sector is not covered by the control system, as no other authority is addressed to do this.
- The settlement of responsibilities for the development of policy and legislation with regard to the transport of dangerous goods is (as far as arranged) not transparent.
- The settlement of responsibilities concerning control and enforcement are not transparent. The scale on which actual control and enforcement takes place is limited.

### 7.2 Priority consequences

The above conclusions must be placed in the perspective of a region that is undergoing a lot of fundamental changes and where attention for regulations on the transport of dangerous goods must develop under economically and politically difficult conditions. This is an extremely difficult task. Priorities should be set to follow the consequences from the conclusions in a balanced way.

From a practical point of view, one could choose to firstly apply the international standards for transit and export by road and by sea. Transport to and from these States must adhere to the international standards for transport by road (ADR) and by sea (IMDG Code). For rail transport this is less urgent, as the CIS-countries form a closed railway system with an own legal framework.

In the longer term, however, it is important that domestic transport also develops within a responsible juridical framework.

Secondly, the application of international standards for transport could take place gradually. The speed of implementation and enforcement may depend on the exact substance to which the international standards apply. As the highest risk is currently taken with the transport of fluid and gas fuels over sea and over the road in tank vehicles or tank containers, it is efficient and practical to determine the improvement of safety in this specific sector as a first priority.

The importance of applying the standards to the transport of other substances will grow when the intensity of economic activities in the region, especially with regard to the chemical industry, increases.

## 8 RECOMMENDATIONS

Following the conclusions in chapter 7 these recommendations are made

- In order to facilitate the incorporation of the international safety standards for the transport of dangerous goods a “Law on the Transport of Dangerous Goods” covering all modes of transport should be developed as a primary law in each country.
- The “Dangerous Goods Regulations 1996” for the transport of dangerous goods by rail should be harmonised with RID.
- All countries should become contracting parties to the ADR.
- Azerbaijan and Georgia should implement the IMDG Code, Georgia should ratify the SOLAS Convention.
- In the framework law references should be made to RID (depending on the comparison to the “Dangerous Goods Regulations 1996”), ADR and for Azerbaijan and Georgia also to the IMDG Code. An explanatory memorandum should include guidelines for the implementation of these international agreements.
- In case problems arise with the time path for implementation, especially with regard to the technical requirements for transport vehicles, the following priorities should be considered concerning scope and content:
  - start with enforcement of the legislation for transit and export;
  - start with development and application of the legislation in relation to transport of liquid and gas fuels and derived products.
- Institutional change should be realised by creating a centralised organisation, designated by law, with one responsible Ministry and a decentralised organisation for enforcement and control.
- The Ministry of Transport should preferably be the responsible organisation for the development of policy and legislation on transport of dangerous goods.
- Under the authority of the Ministry of Transport an inter-departmental working group should be established to determine the exact competencies and responsibilities between the Ministries involved (i.e. Internal Affairs, Justice, Economic Affairs, Energy, Environment, Foreign Affairs).
- The development of legislation on the transport of dangerous goods as well as the enforcement of the regulations based on the primary law requires special knowledge and should, therefore, be restricted to specialists in this field. In order to develop this expertise in the Caucasus development and execution of a training programme on the regulatory framework, international regulations and technical aspects of the transport of dangerous goods is essential.
- Enforcement of compliance (including sanctions) with the regulations should be carried out by a Governmental organisation. Survey and inspection should be carried out by Governmental organisations and by independent organisations under the supervision of the Government.
- A new consultation structure between (chemical) industry, transport enterprises and the Authorities involved should be created without jeopardising the independence of the control and enforcement bodies. This structure should provide a framework for

meetings concerning subjects related to the transport of dangerous goods (policy, legislation, control and enforcement).

Following these recommendations the EU could provide the necessary support by:

- providing a model for the “Law on the Transport of Dangerous Goods” for the States in the Caucasus.
- providing guidelines for the implementation of ADR and IMDG
- providing guidelines for the harmonisation of the “Dangerous Goods Regulations 1996” and the RID;
- providing support to the institutional organisation i.e. the division of competencies between Ministries and the development of control and enforcement structures using knowledge of “best practices” in Europe;
- providing specific training to develop a network of local experts on dangerous goods.

## **Annex 1**

## Annex 1      Methodology

The study on the transport of dangerous goods by rail, road and sea transport in the CIS-countries, Azerbaijan, Armenia and Georgia, was carried out in these countries during the period 25 February to 4 March 1997 by interviewing various representatives from Ministries, competent authorities, railway, road and maritime enterprises as well as the chemical industry.

As it was impossible to make appointments for all interviews in advance, we had to improvise and we were not always able to get in touch with representatives of our own choice. Furthermore, as the actual available expertise on the transport of dangerous goods was very limited, we were not able to meet any experts on the transport of dangerous goods. Besides nobody had a real overview with regard to the applicable rules and regulations in the field of the transport of dangerous good. However a large number of interviews delivered the necessary parts of the information as far as possible. We tried to find answers to, amongst others, the following questions for each mode of transport:

- Which goods are qualified as dangerous during transport?
- What is the quantity of dangerous goods that have been transported recently and what quantities are expected in the near future?
- What are the applicable international and national legal and regulatory standards?
- Which institute is responsible for developing, adopting, implementing or enforcing the legal and regulatory standards?
- Which institute is responsible for inspection?

To be able to gather these facts we mainly made use of the interviews. Studying documents was, unfortunately often out of the question because there were few documents of any relevance to the study available. For the transport of dangerous goods there were old regulations available, which were often no more applicable.

## **Annex 2**



**Annex 2 List of Interviewed People****Azerbaijan**

- Anar, Ismail - Local Expert TRACECA Co-ordination Team
- Babayev, Nurradin Bargakh Ogly - Vice President Azerchemia
- Barirov, Zakir - Gate East Forwarding
- Dadashiv, Ali - Azeravtoaglat Inspection
- Efendiyev, Jahangir - Tacis Expert
- Kasimov, Jahangir Agakasim oglu - Director TACIS Co-ordinating Unit
- Khaligow - Caspian Shipping Company
- Kiazimov, Makhir - Expert, EU TACIS CU
- Mamedov A. - Chief Commercial Department
- Mamedov M. - Chief Port Service, Port Baku
- Nourov, Tofic - Vice President Azeravtoaglat Inspection
- Rachmanov - Caspian Shipping Company
- Rahimov, A.S. - Chief of Committee of Azerbaijan Republic State Mining and Technical Control
- Sadykhow, Iqram - NTF's Chairman
- Shiradel - Ferry Terminal
- Smolin, Boris - Advisor TACIS Co-ordinating Unit

**Georgia**

- Abesadze, Asmat - Local Expert TRACECA Co-ordination Team
- Adishvili, Mischa Saakashvili (Juridical Committee Parl.)
- Chankseliani, Alverd - Head of the Department for Land Resources, Waste and Chemical Substances, Ministry of Environment
- Chkonia, George - Deputy Minister Ministry of Environment
- Dardjani, Badri - Head of Road Transport Department
- Dolbaya, Guram - NTF's Chairman
- Gachechiladze, Yuri - Vice President GIRCA and INSTRA Insurance
- Giorgadze, Ramaz - Vice Minister, Ministry of Transport
- Hmiadashvili, Akaki - Chief of Sakinteravotoservice
- Imnaishvili, Valarian G. - Managing Director GEOMAR
- Kalandadze, Givi - Chief Expert at the Department of Economics of Environment preservation, Ministry of Environment
- Kereselidze, Vladimer - Head of the Industry Department of the Ministry of Economy
- Khvedeliani, Irma - TACIS CU, TRACECA Co-ordinator
- Kiknadze, Mamuli - Head of Transport Service, Dep. Head of Railway Dep.
- Nakaidze, G.G. - TRACECA Co-ordinator
- Onoprishvili, David (Head Economic Sectors Parl.)
- Tatishvili, Tengiz - Head of Foreign Relation Department, Railways
- Tsipuria, Georg - Head of TIR Department
- Turdzeldadze, Vadam - Local Expert TRACECA Co-ordination Team
- Turmanidze, Otar - Deputy Head of the Department of State Ecological Expertize, Ministry of Environment

**Armenia**

- Avakian, David - TACIS Local Expert
- Barsegian E.S. - Director of State Automobile Inspectorate
- Breteche, Olivier - TACIS Project Manager
- Eghiazarian - Head of Safety Traffic Department of the Ministry of Transport
- Gregorian - Lawyer of the Ministry of Transport
- Hambartsumian, Herbert - Chief of Foreign Relations Department of the Ministry of Transport
- Hamtunian, Khosrov and Shakbazian (Chief Cab. First Minister)
- Khachikian - Deputy Minister of the Ministry of Transport
- Hayrapetyan, Slavik - Deputy Minister of Transport and Deputy of the National Assembly
- Kagramanov - Deputy Director of Yerkatughi Railway Transport Khachikian - Deputy Minister of the Ministry of Transport
- Manukyan, Khachatur - Local Expert TRACECA Co-ordination Team
- Melikian - Head of the Division of special programs of the Ministry of Economy and Representative in International Economy Committee of CIS Countries in Moscow
- Movsesian, Vardan N. - First Deputy Minister of the Ministry of Economy
- Shahnazarian, Ashot S. - NTF's Chairman
- Simonyan, Artem - Advisor to the Minister of Transport
- Stepanian, A.V. - General Director of Haybernatrans Road Transport
- Tumanian - Head of the Transport Division of the Ministry of Economy



**АНАЛИЗ ТРАНСПОРТИРОВОК  
ОПАСНЫХ ГРУЗОВ НА КАВКАЗЕ  
(D970740\23000)**

**Выполнен для:** Проекта TRACECA по правовой и регулирующей структуры №1

**Райсвайк, Нидерланды, август 1997 г.**

<b>0 ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ .....</b>	<b>5</b>
<b>1 ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>7</b>
1.1 МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОРМЫ ОТНОСИТЕЛЬНО ОПАСНЫХ ГРУЗОВ .....	7
1.2 ТРАСЕСА, КАВКАЗ И ТРАНСПОРТИРОВКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.....	7
1.3 СТРУКТУРА НАСТОЯЩЕГО ДОКЛАДА.....	8
<b>2 ЗАДАЧИ И МЕТОДЫ .....</b>	<b>9</b>
2.1 ЗАДАЧИ.....	9
2.2 МЕТОДИКА.....	9
<b>3 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ .....</b>	<b>11</b>
3.1 ООН.....	11
3.2 ЕВРОПА.....	11
3.2.1 ADR.....	13
3.2.2 RID.....	13
3.2.3 IMDG .....	13
3.3 ПРАКТИКА ГОСУДАРСТВА-ЧЛЕНА ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.....	15
3.3.1 Выполнение международного права .....	15
3.3.2 Разработка законодательства и политических решений .....	17
3.3.3 Контроль и обеспечение соблюдения требований законодательства.....	17
<b>4 ТРАНСПОРТИРОВКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ</b>	<b>19</b>
4.1 ХАРАКТЕРИСТИКИ РЕГИОНА .....	19
4.1.1 Азербайджан.....	19
4.1.2 Армения .....	21
4.1.3 Грузия.....	21
4.2 ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТИРОВОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.....	21
<b>5 ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВОВЫЕ И РЕГУЛЯТИВНЫЕ СТАНДАРТЫ.....</b>	<b>23</b>
5.1 ОБЩИЕ МОМЕНТЫ.....	23
5.1.1 Железнодорожный транспорт .....	23
5.1.2 Автомобильный транспорт.....	23
5.1.3 Морской транспорт .....	24
5.2 ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ .....	24
<b>6 АДМИНИСТРАТИВНАЯ СИСТЕМА .....</b>	<b>25</b>
6.1 РАЗРАБОТКА ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ И ПОЛИТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ .....	25
6.1.1 Азербайджан.....	25
6.1.2 Армения.....	25
6.1.3 Грузия.....	26
6.2 КОНТРОЛЬ И СОБЛЮДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ НОРМ В КАВКАЗСКОМ РЕГИОНЕ .....	26
<b>7 ВЫВОДЫ .....</b>	<b>28</b>

<b>7.1 ВЫВОДЫ .....</b>	<b>28</b>
<b>7.2 ПРИОРИТЕТЫ .....</b>	<b>28</b>
<b>8 РЕКОМЕНДАЦИИ .....</b>	<b>30</b>

**Список сокращений, использованных в настоящем отчете**

ADR	Европейское соглашение по международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом
Правила BC	Правила безопасной обработки твердых навалых грузов
CCNR	Центральная комиссия по навигации на Рейне
ECE	Европейская экономическая комиссия (ООН)
ECOSOC	Экономико-социальный проект (ООН)
ЕС	Европейский Союз
IAEA	Международное агентство по атомной энергии
IATA	Международная ассоциация воздушного транспорта
Правила IBC	Международные правила судостроения и оборудования судов, предназначенных для навалочной транспортировки опасных химических веществ (Международные правила по навалочным грузам химикатов)
ICAO	Международная ассоциация гражданской авиации
Правила IGC	Международные правила судостроения и оборудования судов, предназначенных для перевозки жидких газов (Международные правила по судам для перевозки газов)
Правила IMDG	Международные морские правила по опасным грузам
IMO	Международная организация по морскому транспорту
OCTI	Центральный офис международного железнодорожного транспорта
RID	Правила по международной перевозке опасных грузов по железной дороге
SOLAS	Международная конвенция по охране жизни на море, 1974 год., с поправками.
ООН	Организация объединенных наций.

## 0 ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

В общих чертах настоящий анализ позволил получить следующие результаты:

- Существующая правовая структура транспорта опасных грузов еще не имеет завершенности.
- Степень знакомства с национальными и международными нормами в данной сфере на Кавказе весьма ограничены.
- Контроль и исполнение правовых норм не являются постоянными, отсутствуют гарантии независимых механизмов контроля.
- Структура организации (компетенция министерства, механизмы контроля и исполнения) транспортировок опасных грузов остается до настоящего времени "непрозрачной".

На основе настоящего отчета можно сделать следующие рекомендации:

- одно министерство, желательно, Министерство транспорта каждого государства Кавказского региона, должно отвечать за разработку политики и правового обеспечения в сфере транспортировки опасных грузов.
- Вступление и ратификация ADR всеми странами Кавказа.
- Вступление и ратификация Грузией Конвенции SOLAS 1974 г.
- Осуществление Азербайджаном и Грузией Правил IMDG.
- Разработка всеми государствами Кавказа национальных "Законов о транспортировке опасных грузов".
- Создание связей между национальной структурой "Законов о транспортировке опасных грузов" и правилами ADR, RID, IMDG.
- Постепенное осуществление международных правил, желательно начиная с экспортной и транзитной транспортировки газового и жидкого топлива и производных продуктов.
- Развитие контролирующих организаций и независимых органов, гарантирующих проведение правовых решений.
- Назначение органов, отвечающих за контроль и проведение правовых решений, определение их компетенции (включая применение санкций) в национальном Законе о транспортировке опасных грузов.
- Создание новой консультативной структуры с участием соответствующего министерства, органов контроля и обеспечения соблюдения законов, а также коммерческих предприятий, участвующих в транспортировке опасных грузов.
- Обучение кадров на всех уровнях в вопросах формирования политики, разработки законов и нормативных документов в области транспортировки опасных грузов.

Во всех указанных вопросах рекомендуется оказание технической помощи ЕС. В первую очередь, рекомендуется принять следующие меры:

- Разработка национальных Законов о транспортировке опасных грузов на общих принципах в трех государствах Кавказского региона.
- Разработка направлений внедрения релевантных международных конвенций.



- Оказание помощи государственным органам в создании механизмов контроля и проведения законодательных решений.
- Предоставление специфического обучения для развития сети местных экспертов по вопросам, связанным с опасными грузами.

## **1 ВВЕДЕНИЕ**

### **1.1 Международные нормы относительно опасных грузов**

Неправильная транспортировка опасных грузов может в серьезной форме сказаться на людях, животных, имуществе и окружающей среде. В целях снижения риска при транспортировке необходимо принимать профилактические меры безопасности. В большинстве стран подобные профилактические меры предписываются в законодательном порядке, что обеспечивает их соблюдение. Многочисленные национальные нормы созданы на основе международных соглашений.

Можно назвать две основных причины создания международных правил вместо национальных норм (или в дополнение к ним). Первой общей причиной является международный характер транспорта. Различные национальные нормы, не соответствующие международным стандартам и соглашениям, приводят к возникновению административных, оперативных и организационных проблем при пересечении опасными грузами государственных границ. Кроме того, в особенности если речь идет об опасных грузах, возможно возникновение опасных ситуаций при отсутствии достаточной информации и кооперации при международных транспортировках.

Вторая причина развития международных стандартов - пресечение нарушений норм честной конкуренции. Большая доля активности в данной сфере ведется предприятиями и связана с затратами (по крайней мере, в краткосрочном периоде). Получение прибыли легче для предприятий в странах с менее жестким режимом. Для государственных органов может быть привлекательным вариант, при котором не создается законодательных препятствий при получении прибыли предприятиями. В связи с тяжелыми экономическими условиями у таких органов может не быть выбора.

В результате международной стандартизации проявляется важность роли национальных правительств. Эффективная организация национального правительства чрезвычайно важна для создания и согласования соответствующей системы национального законодательства и нормативной документации, в которых:

- включены, а если нужно - переработаны международные правила.
- организован контроль за внедрением.
- применение и осуществление уголовных санкций для обеспечения соблюдения законов и нормативных документов выполняется независимой организацией.
- гарантировано участие в необходимых международных конгрессах.

### **1.2 TRACESA, Кавказ и транспортировка опасных грузов**

Основной задачей проекта TRACECA по правовой и регулятивной структуре является развитие в регионе TRACECA торговли и транспорта. Цель настоящего анализа - создать перечень имеющихся знаний и введенных законов и правил в сфере транспортировки опасных грузов в Кавказском регионе (Азербайджан, Армения, Грузия), а также дать рекомендации по ускорению внедрения данной системы стандартов. Для данного анализа был избран Кавказский регион, что позволяет получить результаты в течение короткого периода времени. Поскольку правовые системы стран региона TRACECA являются сходными, то ситуацию, имеющуюся на Кавказе, можно считать в определенной мере представительной для региона в целом. Ведение торговых операций с ЕС определило актуальность анализа: при транспортировке опасных грузов в ЕС и из ЕС требуется выполнение международных стандартов. Отсутствие норм, принятых во всем мире и в Европе не только угрожает безопасности, но и ограничивает потенциал экспорта и транзита заинтересованных стран.

Наконец, настоятельно рекомендуется, чтобы страны, находящиеся в переходном периоде, приняли международные стандарты транспортировки опасных грузов различными видами транспорта. Возможно достижение двойной цели, а именно, обеспечение безопасности перевозок в самом регионе и повышение потенциала развития экспорта и транзита, в особенности в торговых операциях с ЕС.

### 1.3 Структура настоящего доклада

В главе 2 описаны цели настоящего доклада и методы исследования. В главе 3 дан краткий обзор мирового и европейского законодательства по транспортировке опасных грузов. В данной главе в качестве иллюстрации методов введения международных правил взяты Нидерланды, государство-член ЕС. Глава 3 необходима для сопоставления следующих глав, посвященных рассмотрению ситуации на Кавказе.

Факты, собранные во время миссии сбора информации на Кавказе, рассматриваются в главах 4-6. Фактическое положение дел с перевозкой опасных грузов описано в главе 4. В главе 5 содержится краткий обзор существующих на Кавказе правовых рамок. Глава 6 посвящена сложившимся в Кавказском регионе административным рамкам, в которых происходит развитие, реализация и контроль правовой и нормативной документации.

В главе 7 предлагаются выводы, а в главе 8 - рекомендации по настоящему докладу.

## 2 ЗАДАЧИ И МЕТОДЫ

### 2.1 Задачи

Задачи анализа транспортировок опасных грузов железнодорожным, автомобильным и морским транспортом в Азербайджане, Армении и Грузии, соответствуют задачам проекта TRACESA и указаны во введении. В частности, анализ ставил перед собой следующие задачи:

- провести оценку уровня соответствия национальных стандартов обеспечения безопасности, применяемых в Кавказском регионе, международным стандартам;
- создать структуру для оказания помощи в развитии и внедрении правовых и нормативных структур данного типа транспортировок;
- оказать консультативную поддержку в рамках помощи по организационным вопросам контроля и выполнения нормативных документов.

На основании результатов данного отчета ЕС получает возможность принять взвешенное решение относительно потребности стран-участниц в технической помощи в плане транспортировки опасных грузов. Необходимо принимать во внимание следующие общие возможности:

- Помощь во вхождении в международные режимы и создании национального законодательства и нормативных документов.
- Помощь в создании административной организации (определение компетенции, механизм контроля и выполнения).
- Помощь в обеспечении необходимого уровня имеющихся в регионе знаний по вопросам транспортировки опасных грузов.

### 2.2 Методика

В анализе рассматриваются только перевозки опасных грузов железнодорожным, автомобильным и водным транспортом. В качестве базы сопоставления исследователями приняты знание международного права в области транспортировки опасных грузов и знакомство с опытом введения такого законодательства в Европе и, в частности, в Нидерландах, государстве-участнике ЕС.

Чтобы обеспечить возможность предоставления ЕС помощи в вопросах транспортировки опасных грузов в регионе и при их вывозе из Кавказского региона, важно охарактеризовать существующее положение дел. Более конкретно, следует уделить внимание внедрению международных норм обеспечения безопасности при перевозке опасных грузов, методам разработки, согласования, контроля за выполнением

стандартов, организации применения санкций. Для сбора данной информации проведено полевое исследование на Кавказе.

Целью полевого исследования было получение информации по фактическому состоянию (текущая практика транспортировки опасных грузов) и имеющейся правовой структуре. Исследование включало в себя посещение правительственных органов, государственных предприятий и частных компаний, интервью ключевых руководителей. Изучались имеющиеся переводы релевантных текстов, исследователи получали разъяснения по содержанию документов, перевод которых потребовал бы много времени. После завершения полевого исследования информация была переработана и дополнена для включения в текущий отчет. Более подробное рассмотрение методики работы представлено в Приложении 1, список опрошенных лиц - в приложении 2.

### **3 МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ**

#### **3.1 ООН**

ООН несет глобальную ответственность за равномерное развитие национальных и международных норм по профилактическим мерам обеспечения безопасности при транспортировке опасных грузов различными видами транспорта. Для достижения данной цели разработаны рекомендации по транспортировке опасных грузов для всех видов транспорта, представленные правительствам и региональным представительством международных организаций.

Экспертный комитет ООН по транспортировке опасных грузов несет ответственность по объекту, отвечает за обновление и исправление рекомендаций ООН по транспортировке опасных грузов.

Среди прочего, рекомендации ООН включают:

- принципы классификации и определения классов;
- перечень принципиально опасных грузов;
- общие требования к упаковке;
- процедуры тестирования;
- маркировка, этикетки;
- транспортные документы.

#### **3.2 Европа**

Такие организации, как Европейская экономическая комиссия (ЕКЕ) и Европейский Союз (ЕС), занимаются разработкой инициатив ООН по Европе. Кроме того, ЕС осуществляет разработку необходимых норм в данной сфере, обеспечивая дальнейшую европейскую интеграцию. Государства Центральной и Восточной Европы принимают все большее участие в процессе, поскольку имеется перспектива их вступления в ЕС.

Ниже перечислены интернациональные нормы обеспечения безопасности, разработанные для международных перевозок опасных грузов железнодорожным, автомобильным и водным транспортом:

- Приложение А и В Европейского Соглашения по международным перевозкам опасных грузов автомобильным транспортом (ADR);
- Правила международных перевозок опасных грузов по железной дороге (RID);
- Международные морские правила по опасным грузам (IMDG);
  - Правила безопасной обработки твердых навалых грузов (Правила ВС);
  - Международные правила судостроения и оборудования судов, предназначенных для навалочной транспортировки навалых химических веществ (Правила ИВС);

- Международные морские правила судостроения и оборудования судов, предназначенных для перевозки газов (Правила IGC).

### 3.2.1 ADR

ADR представляет собой соглашение, подготовленное Экономической комиссией ООН по делам Европы (Женева). Все Государства-участники ЕС приняли правила ADR по международным транспортировкам и включили данные правила в законодательную базу национальной транспортной системы. Большая часть других Европейских государств и Российская Федерация являются Договаривающимися сторонами Европейского Соглашения по международным перевозкам опасных грузов автомобильным транспортом (ADR).

### 3.2.2 RID

Положения Правил RID основаны на Конвенции по международным железнодорожным перевозкам (COTIF); правила являются приложением к Единым правилам заключения контрактов международной перевозки грузов по железной дороге (CIM) (Приложение В к COTIF). Правила COTIF разработаны Центральным офисом международного железнодорожного транспорта (ОСТТ) в Берне, Швейцария. Большинство Европейских стран, за исключением Российской Федерации, являются Договаривающимися сторонами COTIF.

Все Государства-участники Европейского Союза приняли документ о международной перевозке опасных грузов по железной дороге (RID) и (следуя за Европейским законодательством) включили данные правила в законодательство, регулирующее систему международного транспорта. Большинство Европейских государств, не являющихся членами ЕС, также приняли правила RID.

### 3.2.3 IMDG

Все члены ЕС, являющиеся морскими государствами, ввели в свою правовую систему Международные морские правила по опасным грузам (IMDG). Данные правила признаны в качестве всемирного стандартного документа по транспортировке опасных грузов морским транспортом. Данные правила разработаны и приняты Международной организацией ООН по морскому транспорту (ИМО). Правила основаны на Главе VII Приложения к Международной Конвенции по охране жизни на море (SOLAS) 1974 г. Начиная со времени ввода Правил IMDG в 1965 г. сделаны многочисленные изменения, в настоящее время Правила занимают 5 томов.

На следующей странице схематично описана международная правовая структура.



**Перевозка Опасных Грузов  
Законы и Указы в Нидерландах**

Речное судоходство	Дорога	Железная Дорога	Море	Авиация	Радиоактивное
Нидерланды					
		Закон о перевозке опасных грузов	Морской Закон	Закон Авиации	Закон об Атомной Энергии
		Указ о перевозке опасных грузов	Морские Указы	Указ о Контроле Авиации	Указ по перевозке атомного горючего и радиоактивных веществ
Указ о перевозке опасных грузов по речным путям	Указ о перевозке опасных грузов дорожным транспортом	Указ о перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом	Справочник по опасным грузам	Указ по перевозке опасных грузов воздушным транспортом	

□

Эти вопросы не входят в сферу данного анализа

### 3.3 Практика Государства-члена Европейского Союза

#### 3.3.1 Выполнение международного права

Выполнение национальным правом международных требований, связанных с транспортировкой опасных грузов, должно проводиться в рамках единого Закона о транспортировке опасных грузов, распространяющегося на все виды транспорта. Однако, в связи с традиционными различиями культур, сложившихся в различных видах транспорта, это не всегда возможно.

Европейские нормы, регулирующие транспортировки опасных грузов автомобильным (ADR) и железнодорожным транспортом (RID), в Нидерландах введены посредством Закона о транспортировке опасных грузов. Большая часть положений национального законодательства совпадает с международными нормами перевозки опасных грузов по территории Нидерландов.

Внутренние перевозки регулируются также дополнительными нормами, предусмотренными для случаев, не затрагиваемых международными документами, например, для перевозок по тоннелям или через плотно заселенные области. Кроме того, в данных нормах указаны организации, официально признанные Министром и выполняющие периодические технические осмотры, тестирование упаковки и транспортных средств, уполномоченные производить аттестацию водителей грузовых автомобилей, персонала железных дорог, экипажей судов на внутренних водных путях, а также выдавать сертификаты.

Независимо от местонахождения голландских морских судов, на них распространяются всемирные международные правила морской перевозки опасных грузов. На основании Правил перевозки опасных грузов морским транспортом, те же положения распространяются на иностранные суда, находящиеся в территориальных водах Голландии.

Таким образом, все международные нормы, касающиеся транспортировки опасных грузов, в Нидерландах охватывают как внутренние, так и международные перевозки. На следующей странице схематически отражено выполнение международного законодательства в Нидерландах.

## Перевозка Опасных Грузов Международные Организации, Правила и Регуляции

ООН
Организация Объединенных Наций
ЭКОСОК
Экономический и Социальный Совет

Европа		Мир	
Речное судоходство	Дорога	Море	Авиация
CCR Центральная Комиссия по судоходству на Рейне (Страсбург)	ECE Европейская Экономическая Комиссия (Женева)	IMO Международная Морская Организация (Лондон)	ICAO Международная Организация Гражданской Авиации (Монреаль)
Манхеймское Соглашение	ADR Европейское Соглашение по перевозкам опасных грузов по дороге	SOLAS Конвенция о безопасности жизни на море	CICA Конвенция по международной Гражданской Авиации
ADNR Регуляция по перевозке опасных грузов по Реке Райн	ADR Приложения А и Б	IMDG Code Международный Морской Кодекс Опасных Грузов	TIS Технические правила о безопасной перевозке опасных грузов по воздуху
	Кодекс насыпного груза	Кодекс химических веществ	RSTRM Регуляция по безопасной перевозке радиоактивных веществ
	Кодекс газовозов		

Эти вопросы не входят в сферу данного анализа

### 3.3.2 Разработка законодательства и политических решений

Ответственность за участие в беседах с международными организациями по вопросам развития, адаптации или модификации международных договоров, соглашений и норм, касающихся транспортировки опасных грузов, в Нидерландах лежит на Министерстве транспорта и общественных работ (совместно с Министерством иностранных дел). Данное Министерство также осуществляет разработку национального законодательства и политических решений, связанных с транспортировкой опасных грузов. Одобрение получается через Парламент. Разработка и создание норм выполнения правил производится различными Департаментами, находящимися в ведении Министерства транспорта и общественных работ.

Меры, связанные с деятельностью автомобильного, железнодорожного и водного транспорта, выполняются особым Департаментом по опасным грузам и безопасности в составе Министерства транспорта и общественных работ. Что касается перевозок морским транспортом, такие меры выполняются Департаментом Министерства транспорта и общественных работ по грузам и вопросам окружающей среды. В каждом случае предварительно проводятся обсуждения с заинтересованными министерствами и представителями соответствующего сектора экономики. Чаще всего в числе заинтересованных министерств оказываются следующие:

- Министерство по вопросам жилья, строительного планирования и окружающей среды (в части вопросов окружающей среды)
- Министерство внутренних дел (в части контроля и соблюдения законодательных требований)
- Министерство юстиции (в части исков и судебного преследования).

### 3.3.3 Контроль и обеспечение соблюдения требований законодательства

Контроль за соблюдением норм, касающихся транспортировки опасных грузов, в первую очередь, входит в сферу ответственности Департамента федеральной транспортной инспекции Министерства транспорта и общественных работ. Контролирующие служащие Федеральной транспортной инспекции являются специалистами в области норм транспортировки опасных грузов любыми видами транспорта. На основании закона, регулирующего деятельность транспорта, у данной инспекции имеются определенные контролирующие полномочия, например, право забора образцов грузов, задержания транспортных средств и требования информации относительно всех лиц, участвующих в транспортировке. Являясь контролирующей службой, данная инспекция обладает правом подготавливать рапорты обо всех установленных случаях нарушения действующего законодательства, после чего официальный рапорт направляется Генеральному прокурору, которым принимается решение о необходимости наказания.

Функции контроля осуществляются не только Федеральной транспортной инспекцией, но также Навигационной инспекцией, Инспекцией по вопросам труда, Инспекцией по вопросам окружающей среды, Таможенной службой, полицией, Администрациями портов. Между контролирующими органами заключаются рабочие соглашения, регулярно проводятся консультации. Кроме того, часто проводятся совместные операции.

Обеспечение соблюдения требований законодательства может осуществляться за счет штрафных санкций. Санкции, в том числе и более суровые, предусматриваются Законом об экономических преступлениях. Судебное преследование наказуемых деяний входит в обязанности Государственной прокуратуры, степень наказания может определяться только независимым судьей. Государственная прокуратура может предлагать подозреваемому (юридическому) лицу ликвидацию спора, которая обычно имеет форму штрафа. В таком случае подозреваемое лицо может избежать судебного преследования. Закон об экономических преступлениях предусматривает частные полномочия Государственного прокурора по обеспечению соблюдения норм и правил транспортировки опасных грузов; например, прокурор может принимать меры по приостановке нарушений законодательства или их предотвращению.

## 4 ТРАНСПОРТИРОВКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В КAVKAZСКОМ РЕГИОНЕ

### 4.1 Характеристики региона

Транспорт в Кавказском регионе и, в частности, перевозка опасных грузов, находится в настоящее время в основном в руках предприятий государственной собственности. Данные государственные предприятия, таким образом, также отвечают за безопасность транспортировки опасных грузов. Это значит, что в существующей практике транспортный оператор отвечает как за выполнение норм безопасности, так и за контроль за выполнением этих норм.

Кроме того, важно подчеркнуть, что существующие объемы импорта, экспорта и транзитных перевозок опасных химических веществ не являются крупными. Это вызвано отсутствием экономически важной действующей химической промышленности. Причиной закрытия многих заводов является сложившаяся в регионе тяжелая политико-экономическая ситуация. Перевозки опасных грузов ограничиваются в основном транспортировкой жидкого и газового топлива.

Ниже приводится краткий обзор наиболее важных фактов, связанных с транспортировкой опасных грузов в странах региона.

#### 4.1.1 Азербайджан

Следует указать на следующие важнейшие факты, связанные с транспортом опасных грузов в Азербайджане:

- В стране имеется 17 химических заводов, большая и наиболее важная часть которых расположена в г. Сумгаит, недалеко от Баку;
- После получения Азербайджаном независимости производство химической продукции практически полностью прекратилось;
- Около 50% производившихся химических веществ являлись опасными, 70% из них - горючими;
- Большая часть транспортировок выполнялась в железнодорожных вагонах, принадлежащих государственному предприятию "Азерхимия";
- Автомобильные перевозки также выполнялись с помощью транспортных средств, принадлежащих государственному предприятию "Азерхимия";
- Морские перевозки осуществляются государственной судоходной компанией, имеющей в своем распоряжении танкеры и ролкерные суда;
- В апреле 1997 г. ожидалось создание открытой экономической зоны сроком минимум на три года;
- Имеются контакты с западными инвесторами, заинтересованными в реконструкции химпредприятий, возобновление производства предполагается в текущем году;

- В настоящее время перевозимые опасные грузы, в основном, являются горючими веществами (нефть, бензин, газ).

#### 4.1.2 Армения

Важнейшие факты, связанные с транспортом опасных грузов в Армении:

- В настоящее время в Армении не имеется значительной химической промышленности, ее потенциал в будущем чрезвычайно ограничен;
- Импорт химической продукции, считающейся опасной, находится на весьма низком уровне;
- Транспортировки опасных грузов сводятся к горючим веществам (нефть, бензин, газ);
- Большая часть транспортных операций осуществляется с помощью частных автоцистерн;
- В связи со сложившейся политической ситуацией практически отсутствует транзитный транспорт.

#### 4.1.3 Грузия

Важнейшие факты, связанные с транспортом опасных грузов в Грузии:

- Как и в двух других странах, в Грузии отсутствует экономически важная химическая промышленность, ее потенциал в будущем ограничен;
- Импорт и транзит опасных химических веществ ничтожно мал;
- Около 10% грузов, перевозимых Департаментом железных дорог, составляют топливо и нефтепродукты;
- Транспортировки опасных веществ автотранспортом обычно ограничены бензином и газом, перевозимых в автоцистернах;
- Морские транспортировки осуществляются государственной судоходной компанией, располагающей танкерами и ролкерными судами.

#### 4.2 Перспективы транспортировок опасных грузов

Возможность увеличения объема транспортировок опасных грузов в Кавказском регионе серьезно зависит от возобновления деятельности нефтеперерабатывающих предприятий и связанных с ними объектов химической промышленности. Ожидается, что возобновление деятельности данной отрасли начнется в Азербайджане в области Баку, что приведет к такому побочному эффекту, как усиление транзитных перевозок по территории Грузии.

Развитие Кавказского региона как экономической зоны находится под значительным влиянием политических событий. В рамках проекта TRACECA три государства региона в настоящее время обсуждают необходимые соглашения. После заключения данные соглашения приведут к более интенсивной (пересечение границы) транспортировке опасных и других грузов. Однако, в сложившейся ситуации становится явной угроза того, что транспортировка опасных грузов будет развиваться фактически без ощутимого обеспечения безопасности. Отсутствие системы обеспечения безопасности может ограничить потенциалы роста экспорта в страны, где применение стандартов обеспечения безопасности требуется законодательством.



В следующей главе рассматриваются применяемые в Кавказском регионе правовые и регулятивные стандарты. "Прозрачная" правовая структура является чрезвычайно важной для роста объемов транспортировок опасных грузов при обеспечении безопасности.

## 5 ПРИМЕНИМЫЕ ПРАВОВЫЕ И РЕГУЛЯТИВНЫЕ СТАНДАРТЫ

### 5.1 Общие моменты

Практика, описанная в Главе 4, указывает на то, что правовая структура является неполной. В Азербайджане, Грузии, Армении не имеется Закона о транспортировке опасных грузов. В общих моментах по-прежнему действуют правила транспортировки опасных грузов, существовавшие в бывшем СССР.

В следующих параграфах представлен обзор наиболее важных результатов исследований, касающихся существующих правовых рамок перевозки опасных грузов различными видами транспорта.

#### 5.1.1 Железнодорожный транспорт

Азербайджан, Армения и Грузия не являются Договаривающимися сторонами конвенции СОТИФ. В Армении, Грузии и Азербайджане транспортировки опасных грузов по железной дороге регулируются Правилами по опасным грузам (1996 г.), основанными на документах, действовавших в бывшем СССР и принятых Советом директоров Совета железнодорожного транспорта СНГ в Москве. Данные Правила сходны с Международными правилами по перевозке опасных грузов по железной дороге (RID), действующими в ЕС. Однако, необходимо провести более тщательные исследования для того, чтобы определить степень соответствия применяемых стандартов обеспечения безопасности.

#### 5.1.2 Автомобильный транспорт

Азербайджан, Армения и Грузия не являются Договаривающимися сторонами ADR. Однако, правительство Азербайджана рассматривает возможность присоединения к данному соглашению в качестве Договаривающейся стороны. Транспортировки опасных грузов автомобильным транспортом в Азербайджане, Грузии и Армении регулируются российскими Правилами автомобильного транспорта (1983 г.), включающими Приложения А и В Европейского Соглашения по международной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом (ADR). Российская Федерация является Договаривающейся стороной ADR.

Имеются противоречивые сведения относительно подготовки правил транспортировки опасных грузов в Армении. Указывалось также, что на навалных перевозках опасных грузов в Армении применяется британская предупреждающая система кодов химической опасности ("HAZCHEM Code"). Данные коды применяются в Великобритании на внутренних перевозках опасных грузов в автоцистернах и танк-контейнерах. Код представляет собой цифру, за которой следуют одна-две литеры, содержащие информацию по необходимым аварийным мерам на случай инцидента с данным грузом. Однако, на практике необходимые предупреждающие знаки в Армении не используются.

### 5.1.3 Морской транспорт

Грузия является государством-членом Международной организации ООН по морскому транспорту (ИМО) с 1993 г. Азербайджан вступил в ИМО в 1995 г. Конвенция SOLAS 1974 г. ратифицирована только Азербайджаном. Ни в одной из стран не выполняются Международные морские правила по опасным грузам (IMDG). Однако, суда, осуществляющие транспортировку опасных грузов с заходом в европейские порты обязаны соблюдать требования Правил IMDG.

Очевидно, что в Азербайджане применялись Правила погрузки опасных грузов на суда, действовавшие в бывшем СССР. Однако, остается не ясным, основаны ли данные правила на международных стандартах. Источники в обеих странах сообщают о применении Правил IMDG при перевозках опасных грузов на борту принадлежащих этим странам судов. Однако, на практике невозможно убедительно продемонстрировать выполнение данных Правил.

## 5.2 Перспективы развития

Невыполнение международных норм вызывает образование барьера для предприятий Кавказского региона, стремящихся осуществлять экспорт в страны, где применяются данные нормы, требования которых распространяются на все импортируемые грузы. Возможно, что без создания правовой структуры, включающей применяемые в мире стандарты обеспечения безопасности, дальнейший экономический рост станет затруднительным. Такие затруднения особенно важны для развития потенциальных коммерческих отношений с государствами-членами ЕС.

Правительствами всех трех государств региона рассматривается вопрос о принятии международных стандартов обеспечения безопасности при транспортировках опасных грузов. Данная инициатива должна быть поддержана, поскольку статус большей части применяемых в настоящее время правовых документов, заимствованных у бывшего СССР, является слишком неопределенным (возможно, за исключением железнодорожного транспорта).

Однако, простого принятия законодательных документов недостаточно. Согласно сказанного в Главе 4, применяемые в настоящее время ограниченные стандарты мало влияют на практическую работу. Административная система должна обеспечить создание, введение и соблюдение необходимого законодательства. Рассмотрение Административной системы, существующей в Кавказском регионе, составляет предмет следующей главы.

## **6 АДМИНИСТРАТИВНАЯ СИСТЕМА**

### **6.1 Разработка законодательных и политических решений**

Полученная информация относительно существующей практической ситуации (Глава 4) и законодательства (Глава 5) частично указывает на то, что еще нельзя говорить об эффективной административной организации перевозки опасных грузов в Кавказском регионе. Лишь недавно в регионе началось создание национальных административных рамок.

Далее приводятся разделенные по странам важнейшие результаты анализа административной системы транспортировки опасных грузов.

#### **6.1.1 Азербайджан**

Наиболее важные факты административной организации в Азербайджане:

- Министерство по экономическим вопросам отвечает за политику в вопросах безопасности, разработку законов и нормативных документов;
- Комитет Республики Азербайджан, республиканский Госгортехнадзор отвечают за техническую безопасность предприятий нефтяной, газовой, горной и химической промышленности, эксплуатацию кранов, котлов, трубопроводов;
- Химзаводы отвечают за проведение осмотров автомашин, железнодорожных вагонов и цистерн, загрузка и разгрузка которых производится на заводе;
- Государственная автоинспекция компетентна проводить технический осмотр транспортных средств;

Дорожная полиция компетентна производить осмотр дорог.

#### **6.1.2 Армения**

Наиболее важные факты административной организации в Армении:

- Министерство транспорта отвечает за политику в области безопасности, разработку законов и норм;
- Министерство промышленности отвечает за предприятия химической промышленности;
- Министерство энергетики отвечает за транспортировку сжиженных газов;
- Департамент дорожного строительства Министерства транспорта производит пограничный досмотр прибывающих автотранспортом грузов;
- Отдел общественной безопасности Министерства внутренних дел является органом, компетентным для выдачи разрешений на транспортировку опасных грузов;

- Государственная автоинспекция является органом, компетентным в проведении технических осмотров транспортных средств;
- Социальная служба Инспекции железнодорожного транспорта отвечает за проведение осмотров грузового и железнодорожного оборудования;
- Химзаводы отвечают за проведение заводского осмотра автотранспортных средств, железнодорожных вагонов и цистерн;
- Департамент автомобильной полиции является органом, имеющим компетенцию для дорожного досмотра транспортных средств;
- Страховые компании отвечают за проведение расследований по несчастным случаям;
- Отдел по военным грузам отвечает за осмотр и сопровождение при перевозках опасных грузов военного назначения.

### 6.1.3 Грузия

Наиболее важные факты административной организации в Грузии:

- Министерство транспорта отвечает за политику в вопросах безопасности, разработку законов и норм;
- Департамент автомобильного транспорта при Министерстве транспорта отвечает за проведение осмотров, мониторинг происшествий, страхование, выдачу лицензий коммерческого автотранспорта;
- Региональные офисы Департамента автотранспорта компетентны выдавать разрешения на транспортировку опасных грузов, проводить технические осмотры и осмотры по вопросам безопасности;
- Министерство внутренних дел отвечает за сопровождение при перевозках горючих жидкостей и опасных отходов;
- Грузовой отдел Департамента железных дорог отвечает за досмотр грузов, перевозимых по железной дороге;
- Вагонная служба Департамента железных дорог отвечает за проведение осмотров оборудования железных дорог;
- Отдел безопасности и защиты окружающей среды Морского департамента Грузии (в будущем - Национальная морская администрация Грузии) компетентен осуществлять контроль страны флага судов;
- Администрации портов Батуми и Поти отвечают за контроль страны порта и контроль соблюдения портовых правил судами;
- Министерство здравоохранения и Министерство окружающей среды отвечают за выдачу разрешений на импорт и транзит при перевозках опасных отходов;
- Министерство здравоохранения и региональные офисы Министерства окружающей среды компетентны проводить досмотр при перевозках опасных отходов через границу.

## 6.2 Контроль и соблюдение законодательных норм в Кавказском регионе

Значительная доля контроля за соблюдением норм осуществляется государственными транспортными предприятиями. Практика указывает на отсутствие четкой

дифференциации задач, компетенции и сферы ответственности различных контролирующих организаций. Более того, отсутствуют какие-либо соглашения относительно координации действий различных контролирующих органов.

Пока неясно, каковы области компетенции контролирующих организаций, кому они подотчетны, кому и в какой форме направляются их рапорта о выявленных нарушениях нормативных требований. Таким образом, информация о применяемых санкциях и их исполнении также остается нечеткой.

## 7 ВЫВОДЫ

### 7.1 Выводы

Частные задачи данного анализа указаны в Главе 2. В рамках проекта TRACECA правовые рамки транспортировки опасных грузов являются важным предметом. Отсутствие юридической и административной структуры транспортировки опасных грузов не только представляет собой угрозу безопасности, но и создает ограничения потенциала коммерческих отношений. Для того, чтобы избежать застоя экономического развития, связанного с отсутствием должной стандартизации, необходимо разрабатывать как общую правовую систему перевозок опасных грузов, так и правовые системы отдельных видов транспорта.

При сопоставлении опытных данных, собранных в Кавказском регионе и описанных в Главах 4, 5 и 6, с международными правовыми рамками, описанными в Главе 2, можно сделать следующие выводы:

- Существующие правила, регулирующие перевозки опасных грузов, в основной массе взяты из нормативов, использовавшихся в бывшем СССР. Эти правила лишь частично приемлемы в новых международных оперативных условиях. Для получения более подробной информации в данной области необходимо провести дальнейшие исследования.
- В регионе ограничена степень знакомства с национальными и интернациональными правилами обеспечения безопасности при транспортировке опасных грузов как на практическом уровне, так и на уровне разработки политических решений.
- Заинтересованность в правилах по транспортировке опасных грузов является ограниченной. Это связано также с ограниченностью перевозок опасных грузов в настоящее время.
- Контроль за соблюдением и выполнением правил обычно осуществляется государственными предприятиями, участвующими в транспортировке опасных грузов. Таким образом, при подобном осуществлении контроля отсутствует гарантия независимой контрольной системы. Побочным эффектом является то, что растущий частный сектор оказывается неохваченным системой контроля, поскольку отсутствует необходимый для этого орган.
- Неясно, каким образом распределяются сферы ответственности в части разработки политических решений и законодательства по транспортировке опасных грузов (если такое распределение существует).
- Неясно, каким образом распределяются сферы ответственности в части контроля и обеспечения выполнения законодательства, ограничены фактические масштабы реализации данных функций.

### 7.2 Приоритеты

Приведенные выше выводы следует рассматривать в контексте фундаментальных изменений, происходящих в данном регионе, в связи с чем правила, регулирующие перевозки опасных грузов, разрабатываются в экономически и политически трудных условиях. Задача чрезвычайно сложна. Необходимо определить приоритеты, которые позволят обеспечить баланс последствий, связанных с приведенными выводами.

С практической точки зрения, возможно с самого начала применять международные стандарты для транзитных и экспортных перевозок автомобильным и морским транспортом. Перевозки в направлении данных государств и из них должны удовлетворять требованиям международных стандартов по автомобильным (ADR) и морским (IMDG Code) транспортировкам. В отношении железнодорожного транспорта данное требование не является актуальным, поскольку государства СНГ имеют замкнутую систему железных дорог с собственной правовой структурой.

Тем не менее, в долгосрочном периоде важно, чтобы развитие внутреннего транспорта также проходило в юридических рамках, отвечающих требованиям современных условий.

Во-вторых, применение международных стандартов на транспорте может быть постепенным. Темпы ввода и обеспечения выполнения законодательства могут зависеть от конкретного вещества, перевозка которого оговаривается международными стандартами. Поскольку наибольший риск в настоящее время связан с перевозками жидкого и газового топлива морским и автомобильным транспортом (автоцистерны или танк-контейнеры), целесообразно было бы в первую очередь определить возможности повышения безопасности именно в этом секторе.

Важность применения стандартов к перевозкам других веществ возрастет с увеличением интенсивности экономической деятельности в регионе, в частности, в химической промышленности.



## 8 РЕКОМЕНДАЦИИ

Данные рекомендации основаны на выводах Главы 7.

- В целях улучшения включения международных стандартов обеспечения безопасности при транспортировке опасных грузов, в каждой из стран региона необходимо разработать первичный "Закон о транспортировке опасных грузов", охватывающий все виды транспорта.
- "Правила по опасным грузам" (1996 г.), охватывающие перевозки опасных грузов по железной дороге, следует привести в соответствие с RID.
- Все страны должны стать Договаривающимися сторонами ADR.
- Азербайджан и Грузия должны ввести Правила IMDG, Грузия должна ратифицировать Конвенцию SOLAS.
- основополагающее законодательство должно иметь кросс-референции с RID (в сопоставлении с "Правилами по опасным грузам" 1996 г.), ADR, а для Азербайджана и Грузии – с правилами IMDG. Пояснительная записка должна содержать инструкции по вводу указанных международных соглашений.
- В случае возникновения проблем со сроками ввода, в особенности в части технических требований к транспортным средствам, следует рассматривать следующие приоритеты как определяющие объем и содержание:
  - приступить к обеспечению выполнения законодательства по транзиту и экспорту;
  - приступить к разработке и применению законодательства по перевозке жидкого и газового топлива и производных продуктов.
- Административные изменения должны предусматривать создание определенной законом централизованной организации с единым ответственным министерством, а также децентрализованной организации с функциями контроля и обеспечения выполнения законодательства.
- Желательно, чтобы Министерство транспорта стало органом, ответственным за разработку политики и законодательства по транспортировке опасных грузов.
- В ведении Министерства транспорта необходимо создать межведомственную рабочую группу для определения конкретных сфер ведения и ответственности заинтересованных министерств (н-р, Министерства внутренних дел, юстиции, экономики, энергетики, окружающей среды, иностранных дел).
- Для разработки законодательства по транспортировке опасных грузов, а также обеспечения выполнения правил, основанных на первичном законе, требуются специфические знания, поэтому данная работа должна выполняться только специалистами в данной области. Для того, чтобы обеспечить наличие необходимых экспертных знаний в Кавказском регионе, необходимо разработать и осуществить тренинговую программу по вопросам регулятивной структуры, международных правил, а также по техническим аспектам транспортировки опасных грузов.
- Обеспечение соблюдения правил (включая санкции) должно осуществляться правительственным органом. Анализ и инспектирование должны проводиться правительственными организациями, а также независимыми организациями под наблюдением правительства.

- Необходимо создать новую консультативную структуру, которая свяжет промышленные предприятия (химические), транспортные предприятия, заинтересованные органы власти; при этом не следует создавать риск независимости органов контроля и обеспечения выполнения законодательства. Данная структура должна обеспечить рамки для проведения совещаний по вопросам, связанным с перевозкой опасных грузов (политика, законодательство, контроль, обеспечение выполнения законодательства).

На основании данных рекомендаций ЕС может оказать необходимую помощь посредством:

- предоставления модельного "Закона по транспортировке опасных грузов" для государств Кавказского региона;
- предоставления инструкций для осуществления ADR и IMDG;
- предоставления инструкций для приведения в соответствие (гармонизации) "Правил по опасным грузам" (1996 г.) и RID;
- обеспечения поддержки административной организации, то есть разделения сфер компетенции между министерствами и разработки структур контроля и обеспечения выполнения законодательства с использованием знаний европейской "оптимальной практики";
- обучения по конкретным вопросам и создания сети местных экспертов по вопросам, связанным с опасными грузами.

## Приложение 1

## Приложение 1      Методика

Анализ транспортировок опасных грузов железнодорожным, автомобильным и морским транспортом в странах СНГ - Азербайджане, Армении, Грузии - проведен в указанных странах в период с 25 февраля по 4 марта 1997 г. посредством опроса представителей различных министерств, компетентных органов, железнодорожных, автотранспортных и судоходных предприятий, предприятий химической промышленности.

Поскольку было невозможно заранее договориться о времени проведения собеседований, приходилось импровизировать, и не всегда нам удавалось найти контакт с избранными нами представителями. Кроме того, поскольку уровень реальных экспертных знаний в части перевозок опасных грузов был очень низок, нам не удалось встретиться с экспертами по такому виду транспортировок. Кроме того, никто не имел достаточных знаний о применяемых при транспортировках опасных грузов правилах и нормах. Тем не менее, большое число проведенных собеседований позволило получить необходимые сведения. Для каждого вида транспорта мы стремились получить ответы на следующие вопросы:

- Какие грузы считаются опасными при транспортировке?
- Какое количество опасного груза перевозилось за последнее время, какие объемы транспортировок таких грузов ожидаются в ближайшем будущем?
- Какие национальные и международные правовые и регулятивные стандарты являются применимыми в данной сфере?
- Какой орган отвечает за разработку, адаптацию, ввод и обеспечение осуществления правовых и регулятивных стандартов?
- Какой орган отвечает за проведение инспекций?

Для того, чтобы получить данные факты, использовались в основном материалы собеседований. Изучение документов часто было невозможным, поскольку очень небольшое количество документов было действительно релевантно для проводимого исследования. Имелись старые, более неприменимые правила по транспортировке опасных грузов.

## Приложение 2

## Приложение 2      Список опрошенных

### Азербайджан

- Анар Исмаил - местный эксперт координационной группы TRACECA
- Бабаев Нурралин Баргах Оглы - Вице-президент предприятия "Азерхимия"
- Бариров Закир - экспедиторское предприятие "Восточные ворота"
- Дадашев Али - Инспекция Азеравтоаглиат
- Эфендиев Джахангир - эксперт Tacis
- Касимов Джахангир Агакасим Оглу - директор координационной группы Tacis
- Халигов - Каспийская судоходная компания
- Киазимов Махир - эксперт координационной группы ЕС Tacis
- Мамедов А. - руководитель коммерческого отдела
- Мамедов М. руководитель портовых служб, порт Баку
- Ноуров Тофик - вице-президент, Инспекция Азеравтоаглиат
- Рахманов - Каспийская судоходная компания
- Рахимов А.С. - руководитель Комитета Гортехнадзора Республики Азербайджан
- Садыхов Икрам - председатель национальной рабочей группы
- Ширадель - паромный терминал
- Смолин Борис - соавтор координационной группы Tacis

### Грузия

- Абесадзе Асма - местный эксперт координационной группы Tacis
- Адишвили Миша Саакашвили - парламентский Комитет юстиции
- Чанкселиани Алверд - руководитель Департамента земельных ресурсов, отходов и химических веществ, Министерство окружающей среды
- Чкония Георгий - заместитель министра, Министерство окружающей среды
- Дарджани, Бадри - руководитель Департамента автотранспорта
- Долбая, Гурам - председатель национальной рабочей группы
- Гачечиладзе Юрий - вице-президент страховой компании ГИРКА / ИНСТРА
- Георгадзе Рамаз - замминистра, Министерство транспорта
- Хмиадашвили Акакий - глава "Сакинтеравтосервис"
- Имнаишвили Валариан Г. - управляющий директор, ГЕОМАР
- Каландадзе Гиви - главный эксперт Департамента экономики сохранения окружающей среды, Министерство окружающей среды
- Кереселидзе Владимир - глава Департамента промышленности, Министерство экономики
- Хведелиани Ирма - координационная группа Tacis, координатор TRACECA
- Кикнадзе Мамули - глава транспортной службы, зам. главы Департамента железных дорог
- Накаидзе Г.Г. - координатор TRACECA
- Онопришвили Давид - руководитель парламентской экономической секции
- Татишвили Тенгиз - глава отдела внешних сношений, Железные дороги
- Ципурия Георг - руководитель отдела TIR
- Турдзеладзе Вадам - местный эксперт координационной группы TRACECA
- Турманидзе Отар - замглавы Департамента государственной экологической экспертизы, Министерство окружающей среды

**Армения**

- Авакян Давид - местный эксперт Tacis
- Барсегян Э.С. - Директор Госавтоинспекции
- Бретеш Оливье - менеджер проекта Tacis
- Эгиазарян - глава Департамента транспортной безопасности, Министерство транспорта
- Грегорян - юрист, Министерство транспорта
- Хамбарцумян Герберт - глава Департамента внешних связей, Министерство транспорта
- Хамтунян Хосров и Шакбазян (руководитель кабинета премьер-министра)
- Хачикян - замминистра, Министерство транспорта
- Хайрапетян Славик - замминистра транспорта, депутат Национальной ассамблеи
- Каграманов - заместитель директора, Еркатуги - железнодорожный транспорт
- Хачикян - замминистра, Министерство транспорта
- Манукян Хачатур - местный эксперт координационной группы TRACESA
- Меликян - глава отдела специальных программ Министерства экономики, представитель при Международном экономическом комитете стран СНГ в Москве
- Мовсесян Вардан Н. - первый замминистра, Министерство экономики
- Шахназарян Ашот С. - председатель национальной рабочей группы
- Симонян Артем - советник министра транспорта
- Степанян А.В. - генеральный директор, "Хайбернтранс - автотранспорт"
- Туманян - глава транспортного отдела, Министерство экономики

