



**COMMON LEGAL BASIS
FOR TRANSIT TRANSPORTATION
ОБЩАЯ ЮРИДИЧЕСКАЯ БАЗА
ДЛЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК**



№ CLBTT-02/023

Date: 12/05/2004

Национальному секретарю Азербайджана
г-ну Акифу МУСТАФАЕВУ;

Национальному секретарю Армении
г-ну Гагику ГРИГОРЬЯНУ;

Национальному секретарю Болгарии
г-же Анелии КРУШКОВОЙ;

Национальному секретарю Грузии
г-ну Гоги ГОГИАШВИЛИ;

Национальному секретарю Казахстана
г-ну Ержану СУЛЕЙМЕНОВУ;

Национальному секретарю Кыргызстана
г-ну Сулейман ЗАКИРОВУ;

Национальному секретарю Молдовы
г-ну Веачеславу ТЕЛЕМАНУ;

Национальному секретарю Румынии
г-же Анна-Марии ПОПЕСКУ;

Национальному секретарю Таджикистана
г-ну Солих МУМИНОВУ;

Национальному секретарю Турции
г-ну Барыш ТОЗАРУ;

Национальному секретарю Узбекистана
г-ну Олимжон БУРАНОВУ;

Национальному секретарю Украины
г-ну Юрию ТЕРТЫШНИКУ.

Уважаемые Коллеги,

С целью содействия развитию торговли и транспорта и углубления экономических интеграционных процессов между Сторонами ОМС, а также с третьими странами, и, принимая во внимание консультации, проведенными экспертами Проекта с основными перевозчиками и операторами, предлагается изучить возможность внести изменения в следующие статьи Основного многостороннего соглашения.

Данные изменения, по нашему мнению, повысят конкурентоспособность международных перевозок и расширят ареал действия статьи 6 ОМС, «Льготные условия тарифы».

Более того, они обеспечат единообразное толкование статей 1, 2, 5 и ч. 2 ст. 6 ОМС, как русской так и английской версий.

LAMNIDIS & ASSOCIATES

8/2 General Aliyarbekov Street, AZ-370000 Baku, Azerbaijan
Tel: (994 12) 98 27 18; 98 92 34 Fax: (994 12) 98 64 26
Tel/Fax: (994 12) 98 38 01

ул. Генерала Алиярбекова 8/2, 370000 Баку, Азербайджан
Тел: (994 12) 98 27 18; 98 92 34 Факс: (994 12) 98 64 26
Тел/Факс: (994 12) 98 38 01

E-mail: clbtt@ps.traceca.org

I. Действующая редакция статьи 5 ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой»

Предлагаемый вариант статьи 5 ОМС:

«Налоги, сборы и другие платежи, вне зависимости от их названия или предназначения, не будут взиматься в отношении **видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения**, за исключением оплаты расходов за транспортные, таможенные услуги, услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой».

II. Действующая редакция статьи п. 2 ст. 6 ОМС:

«Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы между двумя Сторонами для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, не менее льготные условия и тарифы будут применяться между этими Сторонами и другими Сторонами».

Предлагаемый вариант:

«Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы для видов перевозок, указанных в статье 1 Основного Соглашения, **между двумя Сторонами или между Стороной/Сторонами и третьей страной/странами**, не менее льготные условия и тарифы будут применяться **для всех Сторон ОМС**».

Убедительно просим Вас рассмотреть предложенные проекты поправок к ОМС на очередном заседании НЮРГ и своевременно представить нам комментарии по данному поводу.

Благодарим за сотрудничество.

С уважением,

Вадим ТУРДЗЕЛАДЗЕ
Координатор проекта ОЮБТП

Многостороннее соглашение о мультимодальных перевозках грузов

Проект

МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

Правительства стран, подписывающих данное Соглашение, в дальнейшем «Стороны», признавая, что международные перевозки товаров являются существенным для коммерческих обменов между их странами,

понимая, что из-за экологических причин, экономическая эффективность перевозок на среднее и дальнее расстояния, для уменьшенного потребления энергии, для транспортной безопасности и из-за ограниченной вместимости дорожно-транспортной инфраструктуры, современная система отправления должна быть установлена, чтобы создавать всю альтернативу для дорожного транспорта, которая приемлема как с экономической, так и с экологической точки зрения,

убежденные, что мультимодальные перевозки предлагают большой выбор в решении проблем международных перевозок товаров,

согласились о нижеследующих сроках и условиях мультимодальных перевозок товаров:

Статья 1 Сфера применения

Положения настоящего Соглашения будут применяться на мультимодальные перевозки, в которых:

1. Транспортные средства используют автомобильные, железные, морские и внутренние водные дороги на территории государств одной из Сторон, и автомобильная транспортная перевозка выполняется транспортным средством, зарегистрированным на территории страны одной из Сторон.
2. Транспортные средства будут перемещаться из территории страны одной из Сторон, пройдут транзитом, или местом назначения является территория страны одной из Сторон.
3. Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств, которые вытекают из других международных соглашений, участниками которых являются Стороны.

Статья 2 Определения

Для целей настоящего Соглашения:

а) термин «**мультимодальные перевозки**» означает перемещение товаров с использованием двух или нескольких видов транспорта.

б) термин «**мультимодальные перевозки товаров**» означает перемещение товаров на одном и том же транспортном средстве погрузкой или автомобильным транспортом, при котором используют последовательно различные способы перевозок без непосредственного перемещения самих товаров различными способами.

в) термин «**международные комбинированные транспортные перевозки товаров**» означает интермодальную перевозку товаров, в процессе которой основная часть пути по железной дороге, внутренними водными или морскими путями и автомобильными дорогами проделанный начальный и/или конечный этап выполняется по возможности в кратчайшие сроки.

г) термин «**автомобильное транспортное средство**» означает любое механическое автотранспортное средство, созданное и используемое для перевозки товаров на автомобильных дорогах и зарегистрированное на территории страны одной из Сторон. Автотранспортным средством также считается зарегистрированные на территории страны одной из Сторон комбинированные автотранспортные средства (грузовик или тягач и прицеп; или тягач и полуприцеп), грузовик и тягач.

д) термин «**транспортная единица**» означает транспортное оборудование, которым может быть вагон, автотранспортное средство, прицеп или полуприцеп, а также интермодальные транспортные средства.

е) термин «**грузовая единица**» означает контейнер или съемный кузов.

ж) термин «**интермодальная транспортная единица**» означает любой пригодный для интермодальных перевозок контейнер, съемный кузов и полуприцеп.

з) термин «**интермодальный терминал**» означает место на железнодорожных сетях или на внутренних водных/морских портах где происходят модальные замены.

и) термин «**мультимодальный транспортный маршрут**» означает перемещение транспортных средств между интермодальными терминалами по дороге, которая заранее оговорена компетентными органами Соглашающихся сторон.

к) термин «**перевозка от/до интермодального терминала**» означает перемещение автотранспортных средств на автомобильных дорогах от пропускных пунктов /погрузочно-разгрузочных мест в интермодальные терминалы или от интермодальных терминалов до пропускных пунктов/погрузочно-разгрузочных средств.

л) термин «**сопровождаемые перевозки**» означает перевозки автомобильных транспортных средств в полном объеме в сопровождении водителя с использованием других видов транспорта (например паром или поезд).

м) термин «**несопровождаемые перевозки**» означает перевозки автомобильных транспортных средств в полном объеме без сопровождения водителя с использованием других видов транспорта (например паром или поезд).

н) термин «**CIM-UIRR транспортная накладная**» означает документ, имеющий силу на один маршрут и удостоверяющий, что автотранспортное средство либо его съемный кузов перевозятся поездом.

о) термин «**территория стран договаривающихся сторон**» означает территорию страны Соглашения.

п) термин «**совместная комиссия**» означает Совместную Комиссию по интермодальным перевозкам, созданную согласно Статье 13 данного Соглашения.

Статья 3 **Несопровождаемые перевозки**

1. Перевозки грузовых автотранспортных средств от/до интермодальных терминалов на территории страны одной из Сторон должны быть выполнены только автомобильными

транспортными средствами, зарегистрированными на территории страны соответствующей Стороны.

2. Интермодальные терминалы, которые могут быть использованы для таких перевозок должны быть согласованы на заседании Совместного Комитета.

Статья 4 **Сопровождаемые перевозки**

1. Циркуляция автомобильных транспортных средств, зарегистрированных на территории страны любой из Сторон между пропускными пунктами/погрузочно-разгрузочными местами на территории страны другой Стороны и интермодальными терминалами на этих территориях, выполняется без соответствующего разрешения на том отрезке, который заранее должен быть согласован компетентными органами Сторон.

2. В случае, если вышеупомянутый отрезок превышает согласованное расстояние, такие перевозки должны выполняться на основе специального разрешения. Компетентные органы Сторон должны предоставить специальные разрешения, в которых должно быть указано, что оно относится к мультимодальным перевозкам. Дорожные налоги должны оплачиваться на территории соответствующей Стороны согласно национальному законодательству.

3. Что касается сопровождаемых перевозок по железной дороге (RO-LA), поезд должен считаться международным и при пересечении границ время остановки не должно превышать тридцать (30) минут.

4. Компетентные органы на станциях погрузки должны опечатать автотранспортное средство, которое загружается на поезд. Водитель, сопровождающий автотранспортное средство будет путешествовать в пассажирском вагоне поезда.

5. Использование автотранспортного средства должно быть заверено CIM-UIRR транспортной накладной или другим документом, согласованным Совместным Комитетом.

Статья 5

Пересечение государственной границы

1. В случае международных перевозок с использованием мультимодального транспорта, автотранспортное средство, погруженное на поезд или судно должно быть обеспечено соответствующими транспортными документами.

Эти транспортные документы должны быть предоставлены по требованию компетентных органов.

В случае неимения этих документов автотранспортное средство будет рассматриваться, как без разрешения и будут проведены соответствующие меры.

Любое изменения и исправления в транспортных документах влекут за собой его аннулирование. Такие транспортные документы подлежат конфискации.

2. Въезд на государственную территорию Стороны позволяется согласно действующему на территории страны законодательству соответствующей Стороны.

3. При пересечении границы одной из страны Стороны использование мультимодального транспорта должно быть подтверждено соответствующим документом для мультимодальных перевозок, например CIM-UIRR транспортной накладной или другим документом, согласованным компетентными органами стран Соглашения.

Статья 6

Поддержка мультимодальных перевозок

1. Стороны должны предпринимать все необходимые меры, для того, чтобы администрации железных дорог, портов, мультимодальных транспортных организации и пароходств согласовывали все необходимые действия для поддержки мультимодальных перевозок товаров.
2. Стороны должны полностью поддерживать свои железнодорожные компании и общественные порты, открытые для многомодальных перевозок для развития мультимодальной транспортной инфраструктуры (интермодальные терминалы, порты, железнодорожные автомобильные инфраструктуры).
3. Стороны предпримут все необходимые меры для того, чтобы двусторонние мультимодальные перевозки товаров от/до интермодальных терминалов на территории их стран не будут подчинены транспортным задержкам по субботам, воскресениям и национальным праздникам.
4. С целью гарантии потока мультимодальных перевозок, Стороны, по возможности предпримут необходимые действия для отправления таможенных документов для таких перевозок от пропускных пунктов до международных терминалов (жд станции, порты).
5. Стороны примут все необходимые меры, для содействия в определении маршрутов, которые обычно используются для международных мультимодальных перевозок.

Статья 7

Компетентные Органы

С целью выполнения Соглашения Компетентными Органами имеющими полномочия считаются:

- для Республики Армении: Министерство Транспорта и Коммуникаций
- для Республики Болгарии: Министерство Транспорта и Коммуникаций
- для Грузии: Министерство Транспорта и Коммуникаций

Стороны должны уведомить друг друга о любых изменениях в полномочиях компетентных органов.

Статья 8

Таможенные условия, налоги/тарифы и платежи

1. Автотранспортные средства зарегистрированные на территории страны одной из Сторон как и транспортные средства, которые будут использованы для мультимодальных перевозок, временно освобождаются на территории страны другой Стороны от таможенных сборов на импорт при условии реэкспорта.

Аналогичные условия будут допустимы для запасных частей, так же как для снаряжения и оборудования, необходимого для мультимодальных перевозок, импортированных с упомянутыми транспортными средствами и реэкспортируемых вместе с ними.

2. Автотранспортные средства, зарегистрированные на территории одной из Сторон, выполняя перевозку согласно параграфу 1 Статьи 4 данного Соглашения должны быть освобождены от:

- Республика Армении: дорожных налогов
- Республика Болгарии: налогов на въезд и транзит
- Грузия: налогов на въезд и транзит

3. Это освобождение не распространяется на платные автострады, мосты и другие сооружения, так же как оплату за перегрузки и превышение габаритов.

4. Все платежи, связанные с выполнением настоящего Соглашения должны осуществляться в конвертируемой валюте. В том случае, если между сторонами заключено другое соглашение о платежах, необходимо применять условия настоящего Соглашения.

5. Прибыль, получаемая в результате международных транспортных операции, так же как и движущиеся товары в связи с их использованием, подлежат налогообложению там, где расположено руководство головной транспортной компании. В случае, если между сторонами Соглашения подписано соглашение о предотвращении двойного налогообложения, должны применяться эти условия.

Статья 9

Сотрудничество

1. Стороны должны поощрять сотрудничество железнодорожных компании с дорожными транспортными предприятиями, паромствами и портами, вовлеченными в мультимодальные перевозки, конкурентоспособные предложения, касающиеся мультимодальных перевозок со специальным акцентом на качество перевозок, для сокращения времени и сроков поставки, по экономически разумным тарифам и развития сопровождаемых мультимодальных перевозок товаров.

2. Стороны приложат все усилия для разработки и применения, эффективных мер необходимых для совершенствования международных перевозок товаров мультимодальным методом.

3. Стороны должны сообщать друг другу об инструкциях и мерах, которые необходимы для совершенствования качества и стандарта услуг, предлагаемых международными мультимодальными перевозками товаров.

Статья 10

Нарушение условий - Санкции

1. В случае, если транспортным средством или персоналом автотранспортного средства. Регистрированного на территории Стороны не выполняется действующее законодательство, положения или условия настоящего Соглашения на территории другой Стороны, компетентные органы Стороны где зарегистрировано автотранспортное средство в соответствии с требованием компетентных органов другой Стороны могут принять следующие меры:

а) предупредить перевозчика, создавшего нарушение;

б) приостановить выдачу разрешения нарушителю или аннулировать ранее выданное разрешение на период, на который компетентные органы другой Стороны запретили перевозку грузов по своей территории.

2. Компетентные органы, которые приняли такие меры, сообщают компетентным органом другой Стороны о принятых мерах.

3. Положения этой Статьи не исключают законные санкции, которые могут применяться судами или административными властями страны, где было совершено нарушение в соответствии с национальным законодательством страны.

Статья 11

Защита данных

1. Стороны согласились о защите любых данных и информации от третьих сторон, за исключением официальных данных, статистики и информации.

2. Одна из Сторон может передать представителям суда или административных органов другой Стороны информацию, согласно пункта 1 данной Статьи, если будет официальный запрос от компетентных органов другой Стороны.

Любые другие данные могут быть переданы только с согласия владельца данных.

Статья 12

Чрезвычайные ситуации

Стороны должны уведомить друг друга в случае остановки мультимодальных перевозок превышающей двенадцать (12) часов из-за форс-мажорной ситуации либо по техническим причинам и принять соответствующие меры.

Статья 13

Совместные Комиссии и обмен информацией

1. С целью рассмотрения и решения вопросов, связанных с выполнением и применением настоящего Соглашения необходимо создать совместный Комитет из представителей компетентных органов Сторон.

2. Совместные Комитеты должны собираться периодически на территории одной из Сторон по требованию компетентных органов одной из Сторон.

3. Представители совместных комиссий должны проводить заседания с целью обмена информацией и принятия всех возможных мер для выполнения настоящего Соглашения.

4. Стороны могут согласованно вносить изменения в настоящее Соглашение, если это необходимо для дальнейшего развития мультимодальных перевозок.

5. На основании письменного соглашения возможны внесения изменений в данное Соглашение. Любые изменения или модификации вступают в силу в соответствии со Статьей 14 данного Соглашения.

Статья 14

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу, как только депозитарии Соглашения получит последнюю информацию от сторон, что внутренние процедуры соответствуют национальному законодательству. Вступление в силу данного Соглашения не аннулирует действующие двухсторонние Соглашения Сторон о международных перевозках грузов.

Статья 15

Доступ

1. Соглашение открыто для присоединения. Любое государство, желающее присоединиться к Соглашению должно сообщить депозитарию о намерении присоединиться. Депозитарий обратится к

Сторонам, и Государство- кандидат может присоединиться к Соглашению только после получения письменного согласия всех Сторон через дипломатические каналы.

2. Для присоединенной страны Соглашение вступает в силу спустя тридцать (30) дней после даты депонирования.

Статья 16

Выбор Депозитария

1. Республика Болгарии - Депозитарий данного Соглашения. Депозитарий должен передать заверенные копии Соглашения странам, подписавшим данное Соглашение.

2. Депозитарий должен уведомить все страны - Стороны данного Соглашения о следующем:

- депозит документов о присоединении;
- дата вступления в силу Соглашения согласно Статье 14 и Статье 15;
- денонсация Соглашения согласно Статье 17.

Статья 17

Срок действия Соглашения

Существующее Соглашение заключено на неопределенный период времени.

Любая Сторон может денонсировать Соглашение, в том случае если оно перестало быть эффективным для данной Стороны и сообщить об этом Депозитарию в письменной форме через дипломатические каналы, а Депозитарий должен уведомить другие Стороны.

Прекращение действия Соглашения для любой Стороной вступает в силу спустя шесть (6) месяцев после получения даты письменного уведомления от Депозитария.

Выход из Соглашения одной из Сторон не отменяет законность Соглашения между остальными Сторонами.

Заключено в Ереване 2003 году (одна копия оригинала на английском языке)

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ**

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИЯ**

ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО ГРУЗИИ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ ПО ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Настоящим Техническим Приложением определяются правовые и организационные основы транспортно-экспедиторской деятельности при международных перевозках по транспортным сетям международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (TRASECA).

Действие Технического Приложения распространяется на отношения, возникающие при транспортном экспедировании грузов, перевозимых всеми видами транспорта, кроме трубопроводного и доставки почты.

Глава I. Общие положения.

Статья 1. Определение терминов.

Употребляемые в Техническом Приложении термины имеют следующие значения:

транспортно-экспедиторская деятельность – предпринимательская деятельность по предоставлению транспортно-экспедиторских услуг по организации и обеспечению перевозок экспортных, импортных, транзитных и иных грузов;

транспортно-экспедиторская услуга – деятельность непосредственно связанная с организацией и обеспечением перевозок экспортного, импортного, транзитного и другого груза по договору транспортного экспедирования;

экспедитор (транспортный экспедитор) – субъект предпринимательской деятельности, который по поручению клиента и за его счет выполняет или организует выполнение транспортно-экспедиторских услуг, определенных договором транспортного экспедирования;

клиент - потребитель услуг экспедитора (юридическое или физическое лицо), который по договору транспортного экспедирования самостоятельно или через представителя, действующего от его имени, поручает экспедитору выполнить, организовать или обеспечить выполнение определенных договором транспортно-экспедиторских услуг и оплачивает их, включая плату экспедитору за его услуги;

перевозчик - юридическое или физическое лицо, взявшее на себя обязательство и ответственность по договору перевозки груза за доставку к месту назначения вверенного ему груза, перевозку груза и его выдачу грузополучателю или другому лицу, обозначенному в документе, регулирующем отношения между экспедитором и перевозчиком;

участники транспортно-экспедиторской деятельности – клиенты, экспедиторы, перевозчики, транспортные агенты, порты, железнодорожные

станции, объединения и специализированные предприятия железнодорожного, авиационного, автомобильного, речного и морского транспорта, таможенные брокеры и другие лица, выполняющие работы (оказывающие услуги) при перевозках грузов.

Статья 2. Регулирование и контроль транспортно-экспедиторской деятельности.

Регулирование транспортно-экспедиторской деятельности осуществляется в соответствии с нормами национального законодательства стран-участниц ОМС, настоящим Техническим Приложением к ОМС, другими дво- и много сторонними международными договорами и соглашениями.

На их основе Правительствами стран ОМС разрабатываются и утверждаются Правила осуществления транспортно-экспедиторской деятельности устанавливающие порядок оказания транспортно-экспедиторских услуг.

Контроль за соблюдением норм международного права в области транспортно-экспедиторской деятельности на транспортных маршрутах TRACECA осуществляется государственными и межгосударственными органами стран ОМС, в частности МПК TRACECA, в пределах предоставленных им прав и полномочий.

Сторонами ОМС взаимно признаются сертификаты на транспортные средства, оборудование и другие физические элементы транспортно-экспедиторской деятельности, для которых национальными законодательствами установлен порядок их официального подтверждения действующим стандартам и нормативам.

Глава II. Организация транспортно-экспедиторской деятельности.

Статья 3. Виды транспортно-экспедиторских услуг.

Экспедиторы предоставляют клиентам услуги в соответствии с требованиями национальных законодательств государств, по территории которых перевозятся грузы, согласно перечню услуг, определенному в правилах осуществления транспортно-экспедиторской деятельности, а также другие услуги, определенные по договоренности сторон в договоре транспортного экспедирования.

Экспедиторы по поручению клиентов:

- обеспечивают оптимальное транспортное обслуживание, а также организуют перевозку грузов разными видами транспорта по территориям своей страны, стран ОМС, сопредельных государств на условиях договоров (контрактов), заключенных в соответствии с международными правилами;
- фрахтуют национальные, иностранные суда, другие транспортные средства и обеспечивают их подачу в порты, на

железнодорожные станции, склады, терминалы или другие объекты для своевременной отправки грузов;

- осуществляют работы, связанные с приемкой, накоплением, дроблением, доработкой, сортировкой, складированием, хранением, перевозкой грузов;
- ведут учет прибытия и отправления грузов из портов, железнодорожных станций, складов, терминалов или других объектов;
- организуют охрану грузов во время их перевозки, перевалки и хранения;
- организуют экспертизу грузов;
- осуществляют оформление товаротранспортной документации и её рассылку;
- предоставляют в установленном законодательством порядке заявки на отправление грузов и наряды на отгрузку участникам транспортно-экспедиторской деятельности;
- осуществляют страхование грузов;
- обеспечивают подготовку и дополнительное оборудование подвижного состава и грузов в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов соответствующего вида транспорта;
- обеспечивают оптимизацию движения материальных потоков от грузоотправителя к грузополучателю с целью достижения минимальных затрат;
- осуществляют расчеты с портами, транспортными организациями за перевозку, перевалку и хранение грузов;
- оформляют документы и организуют работу в соответствии с таможенными, карантинными и санитарными требованиями;
- предоставляют другие вспомогательные и сопутствующие перевозкам услуги, которые предусмотрены договором транспортного экспедирования и не противоречат законодательству.

Статья 4. Договор транспортного экспедирования и его выполнение.

По договору транспортного экспедирования одна сторона (экспедитор) обязывается за плату и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение, определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза.

Существенными условиями договора являются:

- сведения о сторонах договора (наименование, местонахождение, реквизиты);
- вид услуг экспедитора;
- права, обязанности и ответственность сторон;
- цена услуг;
- порядок расчетов;

- порядок согласования изменений маршрута, вида транспорта, указаний клиента;
- срок выполнения договора;
- ответственность в случае причинения ущерба вследствие непреодолимой силы;
- а также все другие условия, относительно которых между сторонами достигнута договоренность.

Внешнеэкономические договора (контракты) транспортного экспедирования должны соответствовать требованиям законодательства внешнеэкономической деятельности.

Для систематического предоставления услуг экспедитора могут заключаться долгосрочные договора транспортного экспедирования.

При привлечении экспедитором к исполнению его обязательств по договору транспортного экспедирования других лиц в отношениях с ним экспедитор может выступать от собственного имени или от имени клиента.

По договору транспортного экспедирования экспедитор может организовать по одному товаро-транспортному документу перевозку грузов нескольких разных обслуживаемых им клиентов, при условии что грузы следуют из одного пункта отправления и/или в один пункт назначения

Перевозка грузов сопровождается товарно-транспортными документами, составленными на языках международного общения. Такими документами могут быть:

- авиационная грузовая накладная (Air Waybill);
- международная автотранспортная накладная (CMR);
- накладная СМГС;
- накладная ЦМ;
- коносамент (Bill of Lading);
- грузовая ведомость (Cargo Manifest);
- другие документы, определенные национальным законодательством сторон.

Факт предоставления услуги экспедитора при перевозке подтверждается единым транспортным документом или комплектом документов (железнодорожных, автомобильных, авиационных накладных, коносаментов и др.), которые отражают путь следования груза от пункта его отправления до пункта его прибытия.

Статья 5. Права экспедитора и клиента.

Экспедитор имеет право:

- выбирать или изменять вид транспорта и маршрут, выбирать или изменять порядок перевозки груза, а также порядок выполнения транспортно-экспедиторских услуг, действуя в интересах клиента согласно соответствующего договора транспортного экспедирования;

- на возмещение в согласованных с клиентами объёмах дополнительных затрат, возникших у него при выполнении договора транспортного экспедирования, если такие затраты осуществлялись в интересах клиента;
- удерживать груз находящийся в его владении до момента выплаты платы экспедитору и возмещения затрат осуществленных им в интересах клиента или до момента обеспечения выполнения клиентом его обязательств в части выплаты платы экспедитору и возмещения указанных затрат, если иные не установлены договором транспортного экспедирования;
- не преступать к выполнению обязательств по договору транспортного экспедирования до получения от клиента всех необходимых документов и другой информации относительно свойств груза, условий его перевозки, а также другой информации необходимой для выполнения экспедитором обязательств, предусмотренных договором транспортного экспедирования.

Клиент имеет право:

- выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;
- требовать от экспедитора предоставления информации о ходе перевозки груза;
- давать указания экспедитору, не противоречащие договору транспортного экспедирования и документам предоставленным экспедитору;
- изменять маршрут доставки груза и конечного грузополучателя, своевременно уведомив об этом экспедитора, с возмещением затрат на изменение маршрута в соответствии с договором транспортного экспедирования;

Договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены и другие права экспедитора и клиента.

Статья 6. Обязанности экспедитора.

Экспедитор обязан предоставлять транспортно-экспедиторские услуги в соответствии с договором транспортного экспедирования и указаниями клиента, согласованными с экспедитором в установленном порядке.

При необходимости отклонений от указаний клиента, в частности в случае угрозы повреждения груза, безопасности людей и окружающей среды, экспедитор обязан предварительно получить согласие клиента на такое отклонение. В случае невозможности предварительно уведомить об этом, или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в возможный при таких обстоятельствах срок, экспедитор имеет право действовать по своему

усмотрению, уведомив клиента о своих действиях, как только такое уведомление станет возможным.

Договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены и другие обязанности экспедитора.

Статья 7. Обязанности клиента.

Клиент обязан:

- своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию относительно наименования, количества, качества и других характеристик груза, его свойства, условия его перевозки, другую информацию необходимую для выполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортного экспедирования, а также документы касающиеся груза, необходимые для таможенного, санитарного и других видов государственного контроля, обеспечения безопасных условий перевозки груза.
- в порядке предусмотренном договором транспортного экспедирования, оплатить надлежащую плату экспедитору, а также возместить документально подтвержденные затраты, понесенные экспедитором в интересах клиента в целях выполнения договора транспортного экспедирования;
- если в договоре транспортного экспедирования размер платы экспедитору не указан и не может быть определен исходя из условий договора транспортного экспедирования плата экспедитору определяется ценой на такие услуги, которая в аналогичных обстоятельствах обычно устанавливается за аналогичные услуги в том месте, где груз подлежал выдаче лицу, указанному в договоре транспортного экспедирования, в день надлежащего выполнения обязательства или в день его принудительного выполнения в порядке исполнительного производства в соответствии с законодательством.

Договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены и другие обязанности клиента.

Статья 8. Ответственность экспедитора и клиента.

Экспедитор отвечает перед клиентом за:

- невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств, предусмотренных договором транспортного экспедирования и требованиями национального законодательства;
- количество мест, вес груза, если проводилось контрольное взвешивание в присутствии представителей перевозчика, что зафиксировано его подписью, соответствие упаковки данным товарно-транспортных документов, заверенных подписью перевозчика, если иное не установлено договором транспортного экспедирования.

Экспедитор несет ответственность за действия и недосмотр третьих лиц, нанятых им для выполнения договора транспортного экспедирования, в том же порядке, как и за собственные действия.

Клиент несет ответственность перед экспедитором за убытки, причиненные экспедитору в связи с невыполнением обязательств по предоставлению необходимой информации, необоснованным отказом от оплаты или несвоевременной оплатой расходов, понесенных экспедитором, в целях исполнения обязательств, предусмотренных договором транспортного экспедирования.

За невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств, предусмотренных договором транспортного экспедирования и настоящим Техническим Приложением к ОМС экспедитор и клиент несут ответственность по договоренности сторон если иное не предусмотрено национальными законодательствами стран ОМС.

Статья 9. Страхование грузов или транспортно-экспедиторская деятельность.

Экспедитор осуществляет страхование груза и своей ответственности в соответствии с национальными законодательствами и договором транспортного экспедирования

Статья 10. Разрешение споров в сфере транспортно-экспедиторской деятельности.

Разрешение споров в сфере транспортно-экспедиторской деятельности осуществляется в соответствии с национальными законодательствами сторон ОМС двух и многосторонними международными договорами и соглашениями в области транспортно-экспедиторской деятельности.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ ПО МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ

Настоящее Техническое Приложение к ОМС определяет правовые и организационные основы организации мультимодальных, смешанных, комбинированных (далее мультимодальных) перевозок, при транспортировке грузов по транспортным сетям международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRACECA) и имеет целью повышение качества услуг, создание единообразных требований ко всем участникам этих перевозок, повышение эффективности перевозок.

Действие настоящего Технического Приложения распространяется на правоотношения, которые возникают при мультимодальных перевозках между владельцами груза, операторами этих перевозок, перевозчиками, экспедиторами, владельцами терминалов, а также соответствующими органами государственного регулирования и контроля в этой сфере деятельности.

Положения Технического Приложения не изменяют прав и обязанностей, предусмотренных международными договорами относительно перевозок грузов отдельными видами транспорта и мультимодальными перевозками, и не задевают право выбора грузоотправителя между мультимодальной перевозкой и перевозкой, осуществляемой на отдельных этапах разными видами транспорта.

Статья 1. Определение терминов.

В настоящем Техническом Приложении применяются следующие основные понятия:

мультимодальная перевозка – перевозка грузов, осуществляемая двумя или более видами транспорта.

прямая мультимодальная перевозка – перевозка грузов, осуществляемая двумя и более видами транспорта на основании единого транспортного документа.

оператор мультимодальной перевозки - субъект предпринимательской деятельности, который от собственного имени или через другое лицо, действующее от его имени, заключает с клиентом договор мультимодальной перевозки и выступает как сторона договора, принимает на себя обязательство и ответственность за надлежащее выполнение договора.

договор мультимодальной перевозки – договор, на основании которого одна сторона (оператор мультимодальной перевозки) за плату или за счет другой стороны (клиента) принимает на себя обязательство осуществить или обеспечить осуществление этой перевозки.

документ мультимодальной перевозки – документ, подтверждающий договор мультимодальной перевозки принятие груза оператором мультимодальной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора.

Статья 2. Государственное регулирование мультимодальных перевозок.

Нормативно-правовое регулирование деятельности в области мультимодального транспорта осуществляется актами национального законодательства, международными договорами, настоящим Техническим Приложением к ОМС, утвержденными на их основе Правительствами стран-участниц ОМС Правилами осуществления мультимодальных перевозок.

К мерам государственного регулирования мультимодальных перевозок относятся:

формирование рынка услуг в сфере мультимодальных перевозок путем реализации единой экономической, инвестиционной, научно-технической политики;

поощрение конкуренции, создание равных возможностей для субъектов этих перевозок, развитие всех видов их хозяйственной деятельности независимо от форм собственности;

содействие международному сотрудничеству в сфере мультимодальных перевозок;

обеспечение выполнения требований безопасности для жизни и здоровья населения и субъектов правоотношений, которые выполняют перевозки;

защита экономических и законных интересов коммерческих предприятий и организаций сферы мультимодальных перевозок;

контроль за выполнением государственных стандартов и сертификационных требований к деятельности, объектам, транспортным средствам мультимодальных перевозок, лицензирование деятельности операторов этих перевозок.

Государства ОМС содействуют развитию мультимодальных перевозок путем:

реализации на программной основе комплекса задач относительно создания подвижного состава и сети терминалов для мультимодальных перевозок;

тарифного стимулирования мультимодальных перевозок;

повышения, при необходимости, на маршрутах международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия допустимых осевых нагрузок и полной массы автопоездов для начально-конечного транспортирования грузовых единиц, предназначенных для мультимодальных перевозок железнодорожным или водным транспортом;

отмены запретов на движение большегрузного автомобильного транспорта в рамках начально-конечных маршрутов мультимодальных перевозок в выходные, праздничные дни, ночное время.

Статья 3. Особенности контроля в пунктах пропуска через государственную границу при международных мультимодальных перевозках.

Контроль со стороны таможенных, пограничных, ветеринарных, фитосанитарных, экологических государственных органов при мультимодальных перевозках осуществляются на основании национальных таможенных законодательств и других нормативно-правовых актов, утвержденных правительствами сторон ОМС.

Таможенный, ветеринарный, фитосанитарный, экологический и прочие виды государственного контроля грузов при международных мультимодальных перевозках могут осуществляться на внутренних терминалах, кроме случаев перевозки транзитных грузов. Особенности такого контроля и порядок его осуществления определяется национальным законодательством сторон ОМС.

Пограничный, таможенный, а также другие виды контроля грузовых единиц мультимодальных перевозок при перевозке опасных веществ и отходов, в случае имеющих признаки нарушения целостности грузовой единицы мультимодальной перевозки, упаковки и пломбирования, несоответствия груза сведениям, заявленным в сопроводительных документах на груз, осуществляются исключительно в пунктах пропуска через государственную границу.

Правительства стран ОМС в рамках действующего законодательства и в соответствии с ратифицированными международными соглашениями, оказывают содействие свободному транзиту грузов при международных мультимодальных перевозках.

Грузы при международных мультимодальных перевозках в режиме таможенного транзита не подлежат таможенному досмотру на пути следования, если выполняются условия, установленные таможенной транзитной процедурой, действия таможенных органов ограничиваются контролем пломб таможни в пунктах ввоза и вывоза.

Грузоотправитель или оператор мультимодальной перевозки страны отправления обязаны предоставить полную и точную информацию для осуществления таможенного транзита, а также обеспечить при таможенном транзите прохождение грузом таможенного досмотра на таможне назначения или в месте конечного назначения грузов при условии, что национальные законы не требуют другого.

При международных мультимодальных перевозках грузы освобождаются от уплаты ввозных/вывозных таможенных пошлин и сборов в транзитных странах.

В случаях, когда требуется финансовая гарантия обеспечения таможенной транзитной операции, гарантия осуществляется по требованию таможенных органов транзитной страны в соответствии с ее законами и международными соглашениями.

Таможенные органы транзитных стран принимают документ мультимодальной перевозки в качестве описательной части таможенного транзитного документа.

Статья 4. Перевозка грузов в мультимодальном сообщении.

Перевозка грузов в прямом и непрямом мультимодальных сообщениях осуществляются на основе транспортных и экспедиторских документов, их правовой режим определяется кодексами (уставами) соответствующих видов транспорта и другими актами действующего национального законодательства Сторон ОМС.

Перевозка на основании договора о мультимодальной перевозке обеспечивается оператором мультимодальной перевозки (экспедитором, перевозчиком или другим физическим или юридическим лицом), которое получило лицензию на осуществление такой деятельности, организует и контролирует доставку груза и несет ответственность за него перед владельцем груза на всех

этапах пути следования к месту назначения. Положение об операторе мультимодальной перевозки утверждается Правительствами стран ОМС.

К перевозкам в мультимодальном сообщении не допускаются грузы, перевозка которых запрещена хотя бы на одном из участвующих в ней видов транспорта.

Порядок принятия грузов к мультимодальной перевозке, их выдачи или передачи уполномоченному на это лицу, определяется кодексами (уставами) соответствующих видов транспорта и Правилами мультимодальных перевозок.

Общий срок перевозки грузов и транспортных средств с грузом в мультимодальном сообщении определяется, исходя из совокупности сроков доставки их каждым видом транспорта и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, которые действуют на соответствующих видах транспорта.

Размер платы оператору мультимодальной перевозки устанавливается договором этой перевозки, если другое не предусмотрено национальными законодательствами стран ОМС.

Статья 5. Документ мультимодальной перевозки.

Если грузы принимаются оператором мультимодальной перевозки в свое ведение, он должен выдать документ мультимодальной перевозки, который по выбору грузоотправителя может быть в оборотной (товарораспорядительной) или необоротной (с указанием грузополучателя) формах.

Документ мультимодальной перевозки может быть заменен сообщениями электронного обмена данными в той степени, как это разрешается действующим законодательством.

Документ мультимодальной перевозки подписывается оператором этой перевозки или уполномоченным им лицом и является доказательством принятия оператором груза в свое ведение.

Формы единой документации мультимодальных перевозок должны соответствовать общепринятым в международной практике формам такой документации и устанавливаются Правительствами или соответствующими центральными органами исполнительной власти стран ОМС единообразными для всех стран TRASECA.

Статья 6. Транспортные терминалы для мультимодальных перевозок.

К системе мультимодальных перевозок принадлежат железнодорожные станции (терминалы), а также морские, речные и авиационные порты, автотранспортные предприятия, которые осуществляют грузовые операции при мультимодальных перевозках по перечню, установленному центральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Открытие терминалов для контейнерных, контрейлерных и других мультимодальных перевозок по их видам осуществляется Правительствами стран

ОМС или по их поручению соответствующими центральными органами исполнительной власти.

Терминалы считаются открытыми для осуществления операций, связанных с мультимодальными перевозками с момента официального сообщения об этом центрального органа исполнительной власти в области транспорта с последующей публикацией в печати и в сборниках правил перевозок и тарифов соответствующих видов транспорта.

Порядок и сроки принятия грузов к перевозке в мультимодальном сообщении с участием водного транспорта определяются кодексами (уставами) соответствующих видов транспорта и другими нормативно-правовыми актами с учетом навигационного периода.

Деятельность предприятий разных видов транспорта и других организаций, связанных с обеспечением мультимодальных перевозок в транспортных узлах строится на основе единых технологических процессов, многосторонних договоров и соглашений. Порядок их разработки и заключения определяется Правилами мультимодальных перевозок и другими нормативно-правовыми актами.

Статья 7. Права и обязанности оператора мультимодальной перевозки

Оператор мультимодальной перевозки имеет право:

заключать от собственного имени договор мультимодальной перевозки на весь путь доставки груза;

выдавать документы мультимодальной перевозки;

выполнять перевозки и связанные с ним операции самостоятельно или заключать договора на их выполнение с другими перевозчиками, владельцами терминалов, экспедиторами, предприятиями и организациями;

выбирать оптимальную комбинацию видов транспорта и маршрутов перевозки, если другое не обусловлено договором мультимодальной перевозки;

согласовывать с перевозчиками условия перевозки опасных и скоропортящихся грузов;

получать плату за работы, выполненные по договору мультимодальной перевозки, а также компенсации дополнительных затрат, которые возникли при обстоятельствах, независящих от выполнения оператором своих обязанностей по договору;

на залог имущества (переданных ему для перевозки грузов) для обеспечения гарантии надлежащей ему платы за перевозку и других платежей, если другое не вытекает из сущности обстоятельств.

Оператор мультимодальной перевозки обязан:

соблюдать национальное законодательство страны, в которой он действует;

получить предварительное разрешение на транспортирование территорией транзитной страны опасных веществ и отходов;

в случаях, если обстоятельства не позволяют перевезти груз, запросить у грузоотправителя или другого лица, определенной договором мультимодальной перевозки, соответствующие указания, которые должны квалифицироваться как

изменения договора с последующим отнесением всех дополнительных затрат на плательщика, определенного договором;

при обстоятельствах, которые не позволяют доставить груз и которые возникли вследствие ошибок оператора, компенсировать владельцу груза затраты, вызванные недоставкой или просрочкой в доставке груза.

При международных перевозках грузов правом и обязанностью оператора мультимодальных перевозок как полноправного представителя владельца груза является представление грузов, которые перевозятся, для таможенного оформления в соответствии с национальным законодательством.

Оператор мультимодальной перевозки может иметь также другие права и нести другие обязанности в соответствии с заключенным договором мультимодальной перевозки.

Статья 8. Права и обязанности владельца груза

Владелец груза при мультимодальной перевозке имеет право:
на возмещение убытков при нарушении оператором мультимодальной перевозки условий договора перевозки;

на изменения в договоре перевозки по договоренности сторон;

другие права, определенные действующим законодательством.

Владелец груза обязан:

предъявить груз к мультимодальной перевозке в пригодном к тому состоянии в соответствии с требованиями Правил, которые действуют на видах транспорта, принимающих участие в перевозке;

при передаче опасного груза информировать оператора мультимодальной перевозки об опасном характере груза для получения соответствующего разрешения и предоставить письменную инструкцию по обеспечению безопасности перевозки, нанести на груз соответствующую маркировку, транспортное средство обеспечить информационными таблицами системы информирования об опасности международного образца;

компенсировать оператору мультимодальной перевозки все затраты в случаях прекращения перевозки по вине владельца груза или изменений важных условий договора перевозки, осуществленных по указанию владельца груза, которые ввели в дополнительные расходы оператора;

обеспечивать отгрузку продукции при мультимодальных перевозках по согласованным с оператором этих перевозок графикам.

Статья 9. Ответственность оператора мультимодальной перевозки

Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность в границах и размерах, предусмотренных этим Техническим Приложением и отдельными договорами, за убытки:

которые являются следствием потери, недостачи или повреждения груза, принятого к перевозке, а также задержки в его доставке, если обстоятельства, которые привели к потере, недостаче, повреждению или задержке в доставке имели

место, в то время, когда груз находился в его ведении; если он не докажет, что причиной, которая привела к потере, недостатке, повреждению или задержке в доставке груза, не является вина или небрежность с его стороны, со стороны его служащих или агентов, или любых других лиц, услугами которых он пользовался при выполнении договора мультимодальной перевозки.

Ответственность оператора мультимодальной перевозки за груз охватывает период с момента принятия ним груза в свое ведение до момента выдачи (передачи) груза уполномоченным на это лицам в порядке, определенном договором мультимодальной перевозки.

Груз считается утраченным, если он не был доставлен и выдан уполномоченному на его получение лицу на протяжении 90 календарных дней после срока доставки, определенного договором мультимодальной перевозки.

Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за соблюдение требований безопасности для жизни и здоровья людей.

Статья 10. Размер и граница ответственности оператора мультимодальной перевозки.

Ответственность оператора мультимодальной перевозки за потерю и повреждение груза и за задержку в доставке адекватна ответственности перевозчика, определенной нормами национального законодательства. Оператор мультимодальной перевозки имеет право регресса к перевозчикам, собственникам терминалов и другим лицам за вред, причиненный ими при выполнении договоров, заключенных с оператором.

Расчетной единицей размера ответственности оператора является единица „специального права заимствования” (СПЗ), определенная Международным валютным фондом. Суммы за убытки переводятся в национальную валюту государства в соответствии с курсом этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами.

Ответственность оператора мультимодальной перевозки за утраченный или поврежденный груз в соответствии с международной практикой может ограничиваться суммой, которая не превышает 666,67 расчетных единиц (СПЗ) за место или другую единицу погрузки, или 2 СПЗ за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма большая.

При мультимодальной перевозке, которая не включает морской (речной) составляющей пути следования, ответственность оператора ограничивается суммой, которая не превышает 8,33 расчетной единицы за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

В случаях, когда потеря или повреждение груза произошли на определенном конкретном этапе перевозки, где действующими международными договорами предусмотрен другой размер компенсации для оператора мультимодальной перевозки, размер компенсации потерь владельца груза устанавливается в соответствии с положениями такого договора. Общая ответственность оператора мультимодальной перевозок не может превышать границы ответственности за полную потерю груза.

Оператор мультимодальной перевозки не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что потеря, повреждение или задержка в доставке груза является результатом сознательных действий или упущений оператора с намерением совершить такую потерю, повреждение или задержку в доставке.

Статья 11. Ответственность владельца груза.

Владелец груза отвечает за убыток, причиненный оператору мультимодальной перевозки, если такой убыток был причинен по вине или небрежности владельца груза.

Владелец груза также отвечает за все следствия своих ошибок которые ввели в убыток оператора мультимодальной перевозки - неправильность, неточность или неполнота сведений, указанных в перевозочных документах, недостаточная или дефектная упаковка груза, нарушения требований к размещению и креплению груза, а также несоблюдение требований безопасности для жизни и здоровья людей.

Статья 12. Исковая давность.

Любой иск в связи с международной мультимодальной перевозкой на основании этого Технического Приложения погашается давностью, если судебное разбирательство не было начато на протяжении двух лет.

Если сообщения в письменной форме с изложением характера или основных обстоятельств требований не было сделано на протяжении шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен был быть выдан, исковая давность погашается по окончании этого срока.

Срок исковой давности начинается с следующего дня после дня, когда оператор мультимодальной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если грузы не был выдан – в следующий день после последнего дня, когда груз должен был быть выдан.

Регрессный иск о возмещении убытка может быть начат лицом, которое признано ответственным на основании этого Технического Приложения, даже по окончании срока исковой давности, если он направлен в границах срока, предоставленного соответственно праву государства, в котором начато рассмотрение, однако этот предоставленный срок должен составлять не меньше 90 суток, начиная со дня, когда лицо, предоставляющее такой иск о возмещении убытка, удовлетворило претензию или получило сообщения о возбуждении процесса против него самого.

Проект Нового Технического Приложения к ОМС О транспортно-экспедиционной деятельности

Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Предмет регулирования настоящего Технического Приложения

1. Настоящим Техническим Приложением определяется порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности — порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее — экспедиционные услуги).

Условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные настоящим Техническим Приложением, определяются Сторонами договора транспортной экспедиции (экспедитором и клиентом) в соответствии с действующими внутренними законодательством Сторон ОМС.

2. Положения настоящего Технического Приложения не распространяются на транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи.

Статья 2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности

1. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительствами Сторон ОМС.
2. Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются:
 - перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
 - требования к качеству экспедиционных услуг;
 - порядок оказания экспедиционных услуг.

Глава 2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

Статья 3. Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступить от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.

2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

5. Экспедитор вправе проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

6. Клиент имеет право:
выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;
требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;
давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

Статья 4. Обязанности экспедитора

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Сторон ОМС о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

Статья 5. Обязанности клиента

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

Глава 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

Статья 6. Общие основания ответственности

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Техническим Приложением, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в

соответствии с действующим внутренним законодательством Сторон ОМС и настоящим Техническим Приложением.

2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Технического Приложения.

Для целей настоящего Технического Приложения при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость валюты платежа в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью валюты платежа в единицах специального права заимствования перевод в валюту платежа осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением Сторон.

4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Технического Приложения, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой Стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза

1. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренные настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного

(испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор.

3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Техническим Приложением.

6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

Статья 8. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза

1. В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.

2. В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.

Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции

1. Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

Статья 10. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором

1. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящем Техническом Приложении.

В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

2. Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

Статья 11. Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора

1. В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Техническим Приложением или международным договором Стороны ОМС размером ответственности.

2. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Техническим Приложением, ничтожно.

Глава 4. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ

Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

4. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии.

Указанный срок исчисляется в отношении:

— возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за тем, когда груз должен быть выдан;

— возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено Сторонами;

— нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

5. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения.

При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

Статья 13. Исковая давность

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.



**THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

**ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЛОЖЕНИЯМ
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ,
ПО ТАМОЖЕННЫМ ПРОЦЕДУРАМ И ОБРАБОТКЕ ДОКУМЕНТОВ
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Третьего ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия принято решение внести в «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ-Азия» следующие дополнения:

1. Внести следующие дополнения к Техническому приложению по международному автомобильному транспорту:

1.1 Дополнить Статью 2 «Определения» новыми пунктами следующего содержания:

«9. Термин «Разрешение ТРАСЕКА» означает многостороннее разрешение, действующее на неограниченное число поездок между Сторонами и имеющее силу на протяжении одного года, выданное перевозчику (конкретному юридическому или физическому лицу) на конкретное автотранспортное средство для осуществления международных перевозок грузов автомобильным транспортом, и утвержденное Стороной «Основного многостороннего соглашения».

10. Термин «Квота» означает количество разрешений доступных для Стороны «Основного многостороннего соглашения», которые устанавливаются и распределяются Постоянным Секретариатом совместно с его постоянными представительствами в Сторонах и утверждается ежегодно Межправительственной Комиссией на каждый последующий год.»

1.2 Дополнить Статью 3 «Доступ к рынку» новыми пунктами следующего содержания:

«3. Каждая Сторона признает многостороннее разрешение ТРАСЕКА, выданное в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения в качестве разрешительного документа для автотранспортного средства на въезд, выезд и транзит через территории Сторон. Владелец разрешения ТРАСЕКА имеет право на осуществление обратной загрузки на территории Сторон.

4. Разрешительная система ТРАСЕКА действует на основе системы квот, где транспортные операции выполняются между Сторонами «Основного многостороннего соглашения» транзитом через территорию одной или нескольких Сторон «Основного многостороннего соглашения» автотранспортными средствами, зарегистрированными в Стороне «Основного многостороннего соглашения»;

5. Перевозчик одной Стороны не может осуществлять перевозку грузов между двумя пунктами, расположенными на территории другой Стороны (каботаж).

6. При осуществлении международных транзитных перевозок грузов по территориям Сторон по разрешению ТРАСЕКА автотранспортное средство освобождается от налогов, сборов и других платежей вне зависимости от их названия или предназначения, за исключением оплаты проезда по платным дорогам, туннелям и мостам.

7. Разрешения и другие документы, которые требуются в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения, должны находиться при автотранспортном средстве, к которому они относятся, и предъявляться по требованию компетентных контролирующих органов.»

2. Внести следующие дополнения к Техническому приложению по таможенным процедурам и обработке документов:

2.1 Дополнить Статью 3 «Таможенный контроль» новыми пунктами следующего содержания:

«3. Если условия, установленные таможенной транзитной процедурой, используемой при транзитной операции, выполняются в соответствии с требованиями таможенных властей, грузы при международных, в том числе транзитных перевозках:

а) как правило, не подлежат таможенному досмотру в пути, за исключением проведения досмотра во время перевозки в той степени, в какой это может быть сочтено необходимым для обеспечения соблюдения правил и предписаний, за выполнение которых эта таможня несет ответственность. Исходя из этого, таможенные власти обычно ограничиваются контролем таможенных пломб и иными мерами таможенного обеспечения в пунктах ввоза и вывоза;

б) не будут подвергаться каким-либо таможенным формальностям или требованиям дополнительно к тем, которые применяются при режиме таможенного транзита, используемом для данной транзитной операции.»

2.2 Дополнить Техническое приложение новой Статьей следующего содержания:

«Статья 5
Облегчение транзита

В целях облегчения транзита грузов Сторона:

1) если она является страной отправления, принимает, в пределах практически возможного, все меры для обеспечения полноты и точности информации, требуемой для последующих транзитных операций;

2) если она является страной назначения:

а) принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы грузы при таможенном транзите проходили очистку, как правило, на таможне места назначения грузов;

б) прилагает усилия по осуществлению очистки грузов в месте, как можно ближе расположенном к месту конечного назначения грузов.»

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия в городе года в

одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные Главы делегаций, подписывают настоящий Протокол.

За Азербайджанскую Республику

За Республику Молдова

За Республику Армения

За Румынию

За Республику Болгария

За Республику Таджикистан

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Казахстан

За Республику Узбекистан

За Кыргызскую Республику

За Украину



THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Третьего ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия принято решение внести в Техническое приложение по международному автомобильному транспорту к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» следующие дополнения:

1. Дополнить Статью 3 «Доступ к рынку» новыми пунктами следующего содержания:

«3. Стороны способствуют постепенному обеспечению международных автомобильных перевозок выходом на свободный рынок в соответствии с основными принципами, преобладающими в странах Европейского Сообщества.

4. Осознавая, что выход на свободный рынок, как это предусматривается в пункте 3, представляет собой долгосрочную цель в некоторых из Сторон, на первом этапе Стороны создают режим, свободный от квоты для двусторонних и транзитных грузовых автомобильных перевозок. Для административных и статистических целей пока еще требуются разрешения. Третья страна (треугольник) и каботажная торговля исключены из режима, свободного от квоты.

5. Данный режим, свободный от квоты, будет применяться в качестве краткосрочной меры в конце 2002г. относительно экологически безопасных автомобильных средств в соответствии с определением Европейской Комиссии Министров Транспорта (ЕКМТ).

6. Режим, свободный от квоты, не ставит под сомнение преимущества двусторонних действующих соглашений между Сторонами относительно бесплатных разрешений. Этот режим также не ставит под сомнение суверенные права Сторон на требование выплаты пошлин и других сборов с дорожных пользователей.

7. Стороны внедряют и содействуют эффективности и адекватности комбинированных транспортных услуг для обеспечения дополнительных мощностей в международных автомобильных перевозках на определенных участках основных международных транспортных коридоров в регионе ТРАСЕКА.»

2. Дополнить Техническое приложение новой Статьей следующего содержания:

**«Статья 6
Политика взимания сборов**

1. Стороны согласны принять все надлежащие меры по рационализации и постепенному сближению политики международных автомобильных грузовых перевозок с учетом принципов связанности цен, не дискриминации и прозрачности.

2. Стороны обеспечивают такие условия, при которых пошлины и другие формы сборов с пользователей не взимаются в одно и то же время за пользование одного и того же участка автомобильной дороги. Подобные сборы, взимаемые с перевозчиков, строятся на признанных в международном масштабе стандартных элементах для расчета затрат на автомобильные перевозки, а также на единице перевозок (тонна-километр). Соответствующие сборы выплачиваются в местной валюте или в иностранной валюте.
3. За избыточную массу и/или избыточные габариты грузов, перевозимых автомобильным транспортом, пошлины не взимаются в соответствии с правилами Европейского Сообщества (ЕС) в отношении максимально допустимых показателей массы и габаритов при международных автомобильных грузовых перевозках до тех пор, пока они используют те участки международных автомобильных дорог, которые позволяют использовать грузовой автотранспорт для международных перевозок грузов максимальных габаритов и максимальной массы, описание которых должно прилагаться в виде Протокола.»
(NB ПС: Пункт противоречит п. 1 ст. 4 Технического приложения по международному автомобильному транспорту к Основному Соглашению)

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия в городе года в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные Главы делегаций, подписывают настоящий Протокол.

За Азербайджанскую Республику

За Республику Молдова

За Республику Армения

За Румынию

За Республику Болгария

За Республику Таджикистан

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Казахстан

За Республику Узбекистан

За Кыргызскую Республику

За Украину



**THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA**
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

**ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

Техническое Приложение к Основному Соглашению по Мультимодальным Перевозкам

Статья 1 Общие положения

Настоящее Техническое приложение регулирует отношения, возникающие между транспортными организациями, операторами мультимодальной перевозки, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами, выступающими от лица грузовладельца, при выполнении перевозок грузов осуществляемых в мультимодальном сообщении при взаимодействии между собой железнодорожного, морского, речного, автомобильного транспорта и паромного сообщения, определяет права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок.

Статья 2 Определения

В настоящем Техническом приложении применяются следующие основные понятия:

1. "Мультимодальная перевозка" - перевозка грузов, осуществляемая двумя или более видами транспорта.
2. "Прямая мультимодальная перевозка" - перевозка грузов, осуществляемая двумя или более видами транспорта на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования.
3. "Оператор мультимодальной перевозки" - любое юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющее за плату перевозку грузов двумя или более видами транспорта с гарантией сохранности на условиях и в сроки, обусловленные договором мультимодальной перевозки и другими договорными обязательствами.
4. "Договор мультимодальной перевозки" - договор, заключенный оператором мультимодальной перевозки или другим перевозчиком с грузовладельцем (экспедитором) на доставку груза двумя или более видами транспорта.

Статья 3 Цели

1. Целями настоящего Технического приложения являются создание условий для обеспечения предоставления качественных услуг, связанных с перевозкой груза в мультимодальном сообщении, создание единообразных требований к перевозчикам и операторам мультимодальной перевозки при выполнении договора мультимодальной перевозки, повышения экономической эффективности перевозок груза.

2. Регулирование в области мультимодальных перевозок осуществляется органами исполнительной власти Сторон в области транспорта и другими органами исполнительной власти Сторон в пределах их компетенции. Органы исполнительной власти Сторон в области транспорта в соответствии с международными договорами, настоящим Техническим приложением, другими законами и иными правовыми актами Сторон издадут в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила перевозок грузов в мультимодальном сообщении, с участием железнодорожного, речного, морского, автомобильного транспорта и паромного сообщения, инструкции и иные акты, содержащие нормы права,

регулирующие отношения, возникающие при осуществлении мультимодальных перевозок.

Статья 4 **Организация Перевозок Грузов в Мультимодальном Сообщении**

1. В части, не предусмотренной настоящим Техническим приложением, порядок осуществления перевозок грузов в мультимодальном сообщении определяется согласно нормам соответствующих кодексов, уставов и правил Сторон, регулирующих данные перевозки по каждому виду транспорта. В мультимодальное сообщение включаются:

- a) железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;
- b) морские и речные порты (далее порты);
- c) автомобильные терминалы и грузовые площадки.

Порты, автомобильные терминалы и грузовые площадки считаются включенными в прямое мультимодальное сообщение с момента извещения соответствующего органа исполнительной власти об этом, переданного с помощью телеграфного или иного в письменной форме способа извещения, с последующим опубликованием перечня таких портов, автомобильных терминалов и грузовых площадок в сборниках правил перевозок и тарифов органов исполнительной власти Сторон в области соответствующих видов транспорта.

2. При перевозках грузов в мультимодальном сообщении работы по их перегрузке выполняются:

- a) портами при перегрузке грузов с морских, речных судов и со складов портов в вагоны или на автомобили, а также ими при перегрузке грузов из вагонов или автомобилей на морские, речные суда и на склады портов;
- b) железными дорогами при перегрузке грузов из вагонов и со складов железнодорожных станций на автомобили, а также из автомобилей в вагоны и на склады железнодорожных станций.

3. Грузы и транспортные средства с грузом, доставленные в транспортные узлы до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются портами от железных дорог и автомобильных перевозчиков беспрепятственно.

Грузы и транспортные средства с грузами, доставленные в транспортные узлы после наступления объявленного срока окончания приема грузов, могут быть сданы портам с их согласия на хранение. При отказе портов от приема грузов на хранение железные дороги и автомобильные перевозчики по письменному согласованию с грузоотправителями определяют, как поступить с грузами.

В указанных случаях сроки доставки грузов увеличиваются на время их задержки.

4. Передача грузов в опломбированных вагонах, контейнерах в транспортных узлах осуществляется с одновременной проверкой исправности установленных запорно-пломбировочных устройств и соответствия знаков на них сведениям, указанным в перевозочных документах.

Грузы, следующие в мультимодальном сообщении, взвешиваются в транспортных узлах по требованию стороны, принимающей грузы при передаче их с одного вида транспорта на другой на вагонных весах железными дорогами, при передаче их автомобильному транспорту - на товарных весах.

При отсутствии весовых приборов у стороны, осуществляющей в транспортном узле погрузку-выгрузку грузов, передача грузов производится в соответствии с их массой, указанной в едином транспортном документе (накладной, коносаменте).

Тарные и штучные грузы, принятые для перевозки в соответствии со стандартом или с их массой, указанной грузоотправителем на каждом грузовом месте, прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием с составлением акта установленной формы.

При передаче грузов, перевозимых в контейнерах, автомобильных прицепах, железнодорожных вагонах и других видах пломбируемых перевозочных устройств,

одновременно принимающей стороной осуществляется проверка достоверности сведений о грузах, состояние перевозочных устройств и исправности запорно-пломбировочных устройств.

Порядок предоставления контейнеров и условия их использования при перевозках грузов в смешанном сообщении устанавливается соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

5. Перевозки грузов в прямом мультимодальном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования грузов.

Документом, на основании которого осуществляется перевозка грузов в прямом мультимодальном сообщении, является транспортная накладная (коносамент).

Накладная (коносамент) должна содержать все данные, необходимые для всех сторон, вовлеченных в договор прямой мультимодальной перевозки.

Накладная (коносамент) должна быть составлена в письменной форме и содержать следующие данные:

- a) о характере груза, его свойствах (опасный груз, скоропортящийся груз и т.п.), основных марках, необходимых для идентификации груза, число мест, вес, количество груза;
- b) о внешнем состоянии груза;
- c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора мультимодальной перевозки; наименование грузоотправителя; наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем; о месте и дате принятия оператором мультимодальной перевозки груза в свое ведение;
- d) о месте доставки груза;
- e) о дате или сроке доставки груза в место назначения;
- f) место и дата выдачи накладной (коносамента);
- g) подпись оператора мультимодальной перевозки или уполномоченного им лица;
- h) о провозных платежах по каждому виду транспорта, если они согласованы сторонами, или провозные платежи, подлежащие уплате грузополучателем;
- i) о предполагаемом маршруте, используемых видах транспорта и местах перегрузки груза, если они были известны в момент выдачи документа мультимодальной перевозки;
- j) Любые другие данные, о которых стороны могут договориться включить в накладную (коносамент).

6. Условия работы организаций различных видов транспорта в транспортных узлах при перевозке грузов в мультимодальном сообщении определяются узловыми соглашениями, заключаемыми сроком на пять лет.

Порядок разработки и заключения узловых соглашений и договоров устанавливается правилами перевозок грузов в мультимодальном сообщении.

В случае изменения технического оснащения либо технологии работы транспортного узла узловое соглашение и договоры по предложению одной из сторон могут быть полностью или частично пересмотрены до истечения срока их действия.

Споры, возникающие при выполнении узловых соглашений и договоров, рассматриваются в порядке, установленном законодательством Сторон на территории возникновения основания для споров.

7. Общий срок перевозки грузов и транспортных средств с грузом в мультимодальном сообщении определяется, исходя из совокупности сроков доставки их каждым видом транспорта, и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующих видах транспорта.

В случае нарушения общего срока доставки грузов в мультимодальном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена просрочка.

8. Порядок установления нормы перевалки грузов, форм учета ее выполнения определяется правилами перевозок грузов в мультимодальном сообщении.

Статья 5

Права и обязанности оператора мультимодальной перевозки

1. Оператор мультимодальной перевозки не вправе отказывать в предоставлении услуг по перевозке грузов любому юридическому или физическому лицу, обратившемуся к ним. Отказ в предоставлении услуг оператором мультимодальной перевозки при перевозке грузов не допускается кроме случаев, предусмотренных действующим законодательством Сторон.

2. Оператор мультимодальной перевозки вправе выбирать оптимальный вид транспорта и маршрут перевозки, если иное не обусловлено договором мультимодальной перевозки.

3. Если иное не установлено в договоре мультимодальной перевозки, груз должен быть перевезен оператором мультимодальной перевозки в нормативный срок.

4. В случае, когда обстоятельства не позволяют перевезти груз, оператор мультимодальной перевозки должен запросить указания у грузовладельца (грузоотправителя). Все указания должны быть квалифицированы как изменения договора мультимодальной перевозки с последующим отнесением всех дополнительных расходов на грузовладельца (грузоотправителя).

В случае, когда обстоятельства, которые не позволяют перевезти груз, привели к продаже груза, все средства, полученные от продажи, за вычетом расходов, связанных с перевозкой и продажей, должны поступить в пользу грузовладельца (грузоотправителя) либо лица, в чьей собственности находился груз.

В случае если обстоятельства, которые не позволяют доставить груз, являются следствием ошибок или упущений оператора мультимодальной перевозки, убытки, вызванные недоставкой или просрочкой в доставке груза, должны быть компенсированы оператором мультимодальной перевозки.

5. Оператор мультимодальной перевозки имеет право удержания груза, который находится в их распоряжении, в обеспечение причитающихся им провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не вытекает из существа обязательства.

6. Страхование деятельности оператора мультимодальной перевозки за вред, который может быть причинен участникам транспортного процесса или третьим лицам, при выполнении им своей деятельности является обязательным. Объектом страхования могут быть имущественные интересы оператора мультимодальной перевозки, связанные с его обязанностью возместить вред, вызванный вследствие осуществления своей деятельности.

Статья 6

Права и обязанности грузоотправителя

1. Грузовладелец (грузоотправитель) имеет право потребовать возмещения убытков, как если бы груз был утерян, если груз невозможно перевезти в течение 30 дней с того времени, когда груз должен быть перевезен. Если иное не оговорено, убытки, связанные с просрочкой в перевозке, должны быть компенсированы в соответствии с общими нормами применимого на каждом виде транспорта права.

2. В случае если грузовладелец (грузоотправитель) дал указание об изменении маршрута, конечного пункта доставки, перемене грузополучателя, о приостановке перевозки груза или об изменении других существенных условий первоначального договора мультимодальной перевозки, которые привели к дополнительным расходам для оператора мультимодальной перевозки, либо для перевозчиков, все эти расходы должны быть компенсированы грузовладельцем (грузоотправителем). Все указания грузовладельца (грузоотправителя) об изменении договора мультимодальной перевозки должны быть сделаны в пределах разумного срока.

3. Грузоотправитель обязан привести груз, передаваемый оператору мультимодальной перевозки, либо перевозчикам для перевозки в состояние, пригодное для такой перевозки (надлежащая тара, упаковка, маркировка и т.д.).

Грузоотправитель маркирует или обозначает в установленном порядке опасный груз как опасный. При передаче опасного груза для перевозки, грузоотправитель должен проинформировать оператора мультимодальной перевозки, либо перевозчиков об

опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять.

Статья 7 Ответственность Оператора Мультимодальной Перевозки

1. Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность в качестве перевозчика перед грузоотправителем и грузополучателем за сохранность грузов и багажа, принятых для перевозок в мультимодальном сообщении, которая определяется соответствующими транспортными уставами и кодексами.

При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием. На установленный факт некачественной перевозки передающая сторона оформляет коммерческий акт.

При установлении вины железных дорог, судоходных компаний, портов, автопредприятий, автоперевозчиков в утрате, недостаче или повреждении (порче) грузов и багажа, ответственность несут соответственно железные дороги, судоходные компании, порты, автопредприятия и автоперевозчики.

2. За невыполнение нормы перевалки грузов и транспортных средств с грузом, следующих в мультимодальном сообщении, оператор мультимодальной перевозки несет имущественную ответственность, определяемую в соответствии с законодательством, действующим на данных видах транспорта.

Оператор мультимодальной перевозки освобождается от имущественной ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и транспортных средств с грузом в отдельные дни в следствие:

- a) непреодолимой силы или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварий в транспортных организациях;
- b) прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке;
- c) перевыполнения или восполнения в течение соответственно первой или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов.

3. Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за утрату, повреждение груза или за задержку в его доставке, если не докажет, что принял все меры, которые были необходимы в то время, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение груза и просрочку в его доставке с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи уполномоченному получателю.

Если оператор мультимодальной перевозки в целях обмана, вносит в транспортный документ мультимодальной перевозки ложные данные о грузе, либо не включает в транспортный документ данные, которые подлежат включению в этот документ, он несет ответственность за любые потери, убытки и расходы, которые могут быть понесены третьей стороной в результате этих действий.

4. В случае, когда утрата, частичная утрата или повреждение груза произошли на этапе перевозки, для которого применимое право предусматривает более высокий, чем это установлено договором о мультимодальной перевозке предел ответственности, ответственность оператора мультимодальной перевозки должна определяться в соответствии с этим применимым правом.

5. В случае, когда место утраты, частичной утраты или повреждения груза неизвестно, ответственность оператора мультимодальной перевозки должна определяться в соответствии с законодательством Сторон, применимым на этапе перевозки, который предусматривает наиболее высокую компенсацию за ущерб, если только оператор мультимодальной перевозки не докажет, что подлежит применению иной закон.

В любом случае размер компенсации, выплаченной оператором мультимодальной перевозки, не должен превышать стоимость груза, принятого к перевозке.

Статья 8 **Ответственность Грузоотправителя**

1. Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, нанесенный оператору мультимодальной перевозки, если такой ущерб был причинен грузоотправителем умышленно или по неосторожности. В случаях передачи оператору мультимодальной перевозки опасного груза, грузоотправитель обязан проинформировать об опасном характере груза. Если грузоотправитель не сделает этого, он несет ответственность перед оператором мультимодальной перевозки за ущерб, возникающий в результате отгрузки такого груза. При подобных обстоятельствах, с уведомлением об этом грузоотправителя, такой груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут требовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

Грузоотправитель также несет ответственность за все последствия своих ошибок или упущений, которые привели к убыткам для оператора мультимодальной перевозки таких, как недостаточная или дефектная упаковка груза, не предоставление достаточной информации о грузе, ошибки в адресе доставки или маркировке и т. д. Обязанность доказывания таких ошибок или упущений лежит на операторе мультимодальной перевозки.

2. Грузоотправитель несет имущественную ответственность, установленную транспортным законодательством Сторон, за недостоверность предоставленных оператору мультимодальной перевозки сведений о грузе, либо за не предоставление таких сведений вообще, а также за последствия, возникающие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных в транспортных документах.

За задержку транспортных средств (вагонов, судов, автомобилей) в пунктах перевалки по вине грузоотправителя с него взыскивается штраф (или ими возмещаются убытки) в размерах, установленных транспортным законодательством.

Статья 9 **Претензии, Иски**

1. Для требований, связанных с осуществлением мультимодальной перевозки устанавливается срок исковой давности два года.

Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен быть выдан, устанавливается срок исковой давности шесть месяцев.

Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор мультимодальной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан - в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

2. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящего Технического Приложения, подлежит передаче в арбитраж.

3. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

- a) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:
 - i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или
- b) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

4. Право на предъявления оператору мультимодальной перевозки претензии и иска имеют грузоотправитель или уполномоченное ими лицо, получатель груза, указанный в

договоре мультимодальной перевозки, а также страховщик, приобретший права суброгации.

Пределы ответственности оператора мультимодальной перевозки определяются действительной стоимостью груза, указанной в счете поставщика, или объявленной в железнодорожной накладной, коносаменте или счет-фактуре его ценностью. Несохранный груз подтверждается коммерческим актом или каким-либо другим актом, установленной формы, составленным по правилам, установленным в применимом законодательстве о международной перевозке грузов по каждому из видов транспорта.

Претензия предъявляется в письменной форме.

К претензии об утрате, недостатке или повреждении (порче) груза, должны быть приложены оригиналы или заверенные в установленном порядке копии документов, подтверждающие факт нарушенного права, включая документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза.

5. Претензии к оператору мультимодальной перевозки могут быть предъявлены в течение пяти месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

- a) возмещения за утрату, повреждение (порчу) либо недостачу груза - со дня, следующего и днем, когда груз должен был быть выдан;
- b) нарушения срока исполнения договора мультимодальной перевозки - со дня, следующего за последним днём действия договора, если иное не оговорено сторонами;
- c) нарушения иных обязанностей, вытекающих из договора мультимодальной перевозки - со дня, когда лица, указанные в пункте 3 Статьи 9 настоящего Технического приложения узнали или должны были узнать о нарушении их субъективного права или иного охраняемого настоящим Техническим приложением.

Оператор мультимодальной перевозки обязан рассмотреть претензию в течение 30 дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии.

Оператор мультимодальной перевозки вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных настоящей статьей сроков, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана уважительной.

Статья 10 **Заключительные Положения**

1. Споры, связанные с осуществлением мультимодальной перевозки разрешаются судом, арбитражным или третейскими судами Сторон в соответствии с их компетенцией.

2. В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании настоящего Технического Приложения, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- b) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
- c) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или
- d) любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

3. Никакое судебное разбирательство, связанное с международной смешанной перевозкой в соответствии с настоящим Техническим Приложением, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 настоящей статьи. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Сторон в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования и в котором определяется место, где истец может предъявить иск.

5. a) В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.

b) Для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения и перенос иска в другой суд в пределах той же страны не считаются предъявлением нового иска.



THIRD ANNUAL MEETING
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

Техническое Приложение по инвестициям ТРАСЕКА

- Государства-участники «Основного Многостороннего Соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавказ-Азия» (далее именуемые Сторонами),
- Осознавая необходимость обеспечения безопасности Маршрутов доставки грузов на мировые рынки для будущего экономического развития Сторон,
- Выражая стремление к плодотворному и взаимовыгодному экономическому и торговому сотрудничеству.
- Осознавая необходимость принятия во внимание всех правовых, технических, коммерческих, экологических и финансовых факторов в процессе принятия решений в сфере транзитных перевозок, в сотрудничестве с другими заинтересованными Сторонами, а также местными и иностранными компаниями, осуществляющими инвестирование на их территориях,
- Следуя законам рыночной экономики в сфере транспорта, таким как правила и положения, применяемые в странах ЕС, а также желая оказать содействие в усовершенствовании международных правил, регулирующих транзитные перевозки,
- Осознавая важную роль стран в сведении к минимуму инвестиционного и транзитного риска, посредством формирования интегрированных транспортных систем, а также развития двусторонних и многосторонних взаимовыгодных отношений, поддержания мира, обеспечения безопасности и экономического развития,
- Полагая, что защита, содействие и привлечение иностранных инвестиций и инвесторов в соответствии с международными стандартами и международными экономическими правовыми нормами будет способствовать развитию транспортного сектора,
- Осознавая возможное негативное влияние такого развития на окружающую среду;
- Приняв решение о создании общих правил и механизмов, обеспечивающих эффективное функционирование различных транспортных систем, в соответствии с практикой, применяемой в сфере международного транспорта, и учитывая положения и принципы, изложенные в Основном Многостороннем Соглашении и его Протоколах,
- Учитывая сложившуюся в Сторонах ситуацию в сфере международных и транзитных перевозок, Стороны согласились утвердить данное Техническое Приложение в качестве дополнения к ОМС, в соответствии со Статьей 10 ОМС.

Определения и наименования

В целях данного Технического Приложения:

1. «Строительство» означает создание новых средств инфраструктуры в сфере автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта, прокладка трубопроводов, а также строительство любых частей такой инфраструктуры.
2. «Маршрут ТРАСЕКА» означает интегрированную Межгосударственную Транспортную Систему, охватывающую территории более чем одной Стороны; может подразумевать:
 - Специфические транспортные средства или сооружения, составляющие вышеупомянутую Межгосударственную Транспортную Систему;
 - Или/и отдельные виды транспорта, предусмотренные для формирования данной Межгосударственной Транспортной Системы;
 - Или/и отдельные виды грузов, перевозимых с использованием данной Межгосударственной Транспортной Системы.

Маршрут ТРАСЕКА будет утверждаться каждый раз, при подписании межгосударственных соглашений между по меньшей мере двумя Сторонами ОМС и данного Технического Приложения.

Включение этих межгосударственных соглашений во Внутренние Законодательства Сторон и их реализация будет осуществляться в соответствии с конституционными и правовыми положениями данных Сторон.

3. «Инвестиции ТРАСЕКА» означает любой проект, направленный на:

- Реконструкцию существующей инфраструктуры, включая восстановление и/или ремонт и/или модернизацию и/или расширение возможностей и/или модификацию существующей инфраструктуры или её частей.
- Создание новой инфраструктуры или её частей.
- Использование инфраструктуры в результате проведения реконструкционных или строительных работ.
- Предварительное планирование вышеперечисленной деятельности.
- Вложение инвестиций на территориях Сторон, способствующих экономическому развитию Сторон и увеличению грузопотока по конкретному Маршруту ТРАСЕКА, в соответствии со Статьёй 2 настоящего Технического Приложения.

3a. (временный)

Группа Экономических Интересов ТРАСЕКА, далее именуемая «ГЭИТ», означает группу юридических лиц, расположенных по меньшей мере в двух Сторонах ОМС и оказывающих содействие в торговой и финансовой деятельности своих членов.

3b. (временный)

Гарантийный Тростовый Фонд означает механизм, используемый для покрытия непредвиденных расходов на Маршруте ТРАСЕКА, особенно тех, что предусмотрены Конвенцией МИГА.

4. Интегрированная форма реализации проекта подразумевает выбор Сторонами формы сотрудничества в целях формирования межгосударственной транспортной системы (Маршрута ТРАСЕКА), в результате чего на одно или несколько юридических лиц возлагается две или несколько функций, в соответствии со Статьёй 8 настоящего Технического Приложения. Возможна также другая форма интеграции.

5. Межгосударственный Комитет, упомянутый в Статье 9 настоящего Технического Приложения, представляет собой орган, включающий полномочных представителей всех Сторон Маршрута ТРАСЕКА, осуществляющих мониторинг выполнения решений по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА.

6. «Техническое обслуживание» означает принятие необходимых мер по содержанию всей инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА или отдельных составляющих транспортной системы в надлежащем техническом состоянии, для её использования в соответствии с существующими техническими стандартами и правилами в сфере безопасности и охраны окружающей среды.

7. «Организация, ответственная за техническое обслуживание» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Техническим Приложением, для осуществления технического обслуживания Межгосударственной Транспортной Системы (Маршрута ТРАСЕКА).

8. «Эксплуатация» означает принятие необходимых мер по обеспечению непрерывного и эффективного функционирования Маршрута(ов) ТРАСЕКА, в соответствии с существующими правилами и законами, а также Международными Конвенциями и Соглашениями.

9. «Организация, ответственная за эксплуатацию» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Протоколом для осуществления эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА.

10. «Другие Юридические Лица», упомянутые в Статьях 4 и 7 настоящего Технического Приложения, означает «Уполномоченные Компетентные Организации», описанные в Статье 14 настоящего Технического Приложения.

11. «Участвующие Стороны» означает Стороны ОМС, по территориям которых проходит Маршрут ТРАСЕКА, в соответствии с настоящим Техническим Приложением.

12. «Правила и обычаи», упомянутые в Преамбуле и Статье 4 настоящего Технического Приложения, означают формы и способы осуществления специфической технической, торговой и финансовой деятельности в рамках одной отрасли или рынка, принятых в результате всеобщего применения и используемые профессионалами, задействованными в данной отрасли или рынке.

13. «Проект» означает планирование и осуществление специфической деятельности в рамках Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с настоящим Техническим Приложением.

14. «Управление проектом» означает формирование команды из специалистов различного профиля, занимающихся реализацией всего Проекта Реконструкции и Строительства Маршрута ТРАСЕКА, инфраструктуры или её отдельных составляющих; контролем и координацией инженерных работ и поставками оборудования, техническим мониторингом, управлением строительными работами и реализацией Проекта в соответствии с утверждённым графиком работ, требованиями к качеству и стоимости.
15. «Организация, осуществляющая управление Проектом» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Техническим Приложением, для осуществления функций, связанных с управлением Проектом.
16. «Организация, осуществляющая Управление Проектом и Эксплуатацию», может означать два различных юридических лица, задействованных на двух различных этапах реализации проекта, при условии, что Статьей 7, пунктом 2 настоящего Технического Приложения не предусмотрено возложение на одно или несколько юридических лиц двойной функции по управлению (до завершения проекта) и эксплуатации (после завершения проекта).
17. «Отдельный Протокол» или «Отдельные Протоколы» означает любое соглашение или соглашения, подписанные двумя или более Сторонами в рамках и в целях реализации данного Технического Приложения, в соответствии с принципами и положениями Основного Многостороннего Соглашения и процедурами, изложенными в данном Техническом Приложении, являющимся дополнением к Основному Многостороннему Соглашению.
18. «Реконструкция» означает восстановление, ремонт, модернизацию, расширение возможностей или модификацию Межгосударственной Транспортной Системы, транспортной инфраструктуры или её отдельных составляющих.
19. «Чрезвычайный Комитет», упомянутый в Статье 9, пункте 4 настоящего Технического Приложения, означает Комитет в составе уполномоченных представителей всех Сторон, ответственных за разработку рекомендаций по координации мер и действий, предпринимаемых правительством каждой из Сторон на своей территории, для обеспечения безопасности и охраны инфраструктуры транспортной системы, созданной в соответствии с настоящим Техническим Приложением, устранения последствий стихийных бедствий, землетрясений, радиоактивного и химического заражения, гражданских войн, террористических актов или урона в результате преступных действий и др.
20. «Техническое Приложение» означает настоящее соглашение, создающее необходимую базу для реализации его условий, с учётом процедур, прав и обязательств Сторон, а также защищающий права третьих сторон, действующих в институциональных рамках, установленных Основным Многосторонним Соглашением, его Протоколами и Техническими Приложениями.
- Наименования, содержащиеся в настоящем Техническом Приложении, должны служить исключительно для облегчения понимания содержания документа и никоим образом не могут использоваться для интерпретации его положений.

Статья 1. Общие положения

Сотрудничество между Сторонами должно осуществляться в рамках Основного Многостороннего Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения, с целью создания на взаимовыгодных условиях одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, посредством Реконструкции имеющейся инфраструктуры, Строительства, в случае необходимости, новых средств обслуживания, закупки различных средств перевозки, а также Эксплуатации и Технического Обслуживания данных транспортных средств, в соответствии с общепринятой международной практикой и обычаями.

Статья 2. Область применения

1. В целях Статьи 1, Стороны договорились провести двусторонние и/или многосторонние переговоры с другими Сторонами для определения посредством Специфического Протокола(ов) следующих пунктов: какая инфраструктура будет включена в Маршрут ТРАСЕКА; к каким средствам перевозок, видам грузов и/или пассажиров при пересечении территорий этих стран будут применяться правила в коридоре ТРАСЕКА; какие средства обслуживания будут использоваться как часть одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, созданных и используемых в соответствии с положениями Основного Многостороннего

Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения; какие новые средства обслуживания, как часть вышеупомянутого Маршрута(ов) ТРАСЕКА, следует построить на своих территориях.

2. Без ущерба установлению связи между двумя или более Маршрутами ТРАСЕКА, созданными в соответствии с настоящим Техническим Приложением, эти Маршруты ТРАСЕКА могут рассматриваться в качестве отдельных Проектов, подлежащих разработке, финансированию, реконструкции, строительству и использованию в соответствии с различными техническими, торговыми, финансовыми и экологическими стандартами. Каждая из Сторон может договориться с другой Стороной о создании более чем одного Маршрута ТРАСЕКА.

3. С целью привлечения потока грузов и/или пассажиров, Стороны, являющиеся участниками Маршрута ТРАСЕКА, согласились взять на себя обязательства по защите Проектов ТРАСЕКА, имеющих отношение к конкретному Маршруту ТРАСЕКА, в соответствии с внутренним законодательством, даже при условии, что реализация Проекта осуществляется на территории другой Стороны (*добавить Статью с анализом Проекта ТРАСЕКА*). Это означает, что каждая Сторона Маршрута ТРАСЕКА принимает на себя обязательство не создавать препятствия для инвестирования Маршрута ТРАСЕКА, при условии, что это не повлечёт за собой повышение цен на перевозки.

Статья 3. Межгосударственные соглашения по Маршрутам ТРАСЕКА и положения об инвестировании ТРАСЕКА.

1. Каждое межправительственное соглашение, предусматривающее создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, должно включать следующие пункты (часть обычного положения любого межгосударственного соглашения):

- конкретное описание Маршрута: инфраструктуры, транспортных средств, перевозимых грузов и др.,
- перечень международных конвенций, договоров и соглашений, положение которых обеспечивают правомерность применения данного соглашения;
- краткое описание инвестиций ТРАСЕКА, вкладываемых в конкретный Маршрут ТРАСЕКА (проекты по развитию инфраструктуры), а также инвестиций ТРАСЕКА, на которые распространяются государственные и межгосударственные гарантии,
- мониторинг функционирования Маршрута ТРАСЕКА и создание Межгосударственного Комитета, ответственного за мониторинг Маршрута ТРАСЕКА.

2. Любым межгосударственным соглашением, при необходимости, на основе отдельного Протокола, может быть предусмотрено создание Гарантийного Трастового Фонда.

Статья 3. Эксплуатация

1. Без ущерба выполнению Статьи 8, пункта 2 и принимая во внимание необходимость в разработке правил, обеспечивающих эффективное функционирование любого Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании Основного Многостороннего Соглашения и настоящего Технического Приложения, ответственность за эксплуатацию такого Маршрута ТРАСЕКА, при согласии Сторон, может быть возложена на одну организацию, созданную или выбранную на основании принципов, правил и процедур, согласованных Сторонами и Другими Юридическими Лицами.

2. Ответственная за эксплуатацию организация может подписать со Сторонами и другими заинтересованными Юридическими Лицами Соглашение об Эксплуатации, с описанием принципов и правил эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА, созданного по желанию этих Сторон.

3. Без ущерба выполнению Статьи 8, при условии, что обратное не предусмотрено Специфическим Протоколом о создании Маршрута ТРАСЕКА, одно или несколько ответственных за эксплуатацию Организаций могут заниматься предоставлением транспортных услуг операторам, перевозчикам и клиентам в целом, использующих средства перевозки и транспортную инфраструктуру, в соответствии с условиями специфических транспортных соглашений, международными стандартами и принципами использования, существующими в сфере транспорта.

4. Организация по Эксплуатации может быть создана в форме ГЭИТ.

Статья 5. Реконструкция и Строительство

1. Если обратное не предусмотрено настоящим Техническим Приложением, каждая из Сторон, принимающая участие в реализации решений двух или более Сторон по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, обладает правом осуществлять реконструкцию имеющейся транспортной инфраструктуры, являющейся частью проходящего по территориям этих стран Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с национальными законодательствами, правилами и законами этих Сторон.
2. Условия пункта 1 не исключают права Стороны предпринимать различные шаги, совместно с другими Сторонами, для реабилитации и строительства транспортной инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА, проходящего по территориям этих стран. С этой целью, две или более Стороны могут возложить на одно или несколько юридических лиц обязанности по осуществлению на своих территориях Реабилитационных и Строительных работ. Выбор юридических организаций будет осуществляться самими Сторонами.
3. Для обеспечения технического сходства и эксплуатационной эффективности одного или нескольких средств инфраструктуры, как части Маршрута ТРАСЕКА, связывающего две или более Стороны, в соответствии с пунктами 1 и 2, согласились провести реабилитацию и строительство национальных частей одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с общепринятыми техническими стандартами в сфере транспорта.
4. Организация, ответственная за проведение Реконструкционных и/или Строительных работ, может быть создана в форме ГЭИТ.

Статья 6. Техническое обслуживание

1. Условия Статьи 5 применимы к техническому обслуживанию реконструированных или недавно построенных средств транспортной инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.
2. В соответствии со Статьей 4, пунктом 1, при эксплуатации средств инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения, обязательства по осуществлению технического обслуживания инфраструктуры возлагаются на одно или несколько юридических лиц. Техническое обслуживание данной транспортной инфраструктуры будет осуществляться данными юридическими лицами под контролем Эксплуатационной Организации, на основании Соглашения о Техническом Обслуживании и Соглашения об Эксплуатации, в соответствии со Статьей 4, пунктом 2.

Статья 7. Управление проектом

1. Для реализации принятых решений по созданию Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с условиями настоящего Технического Приложения, Стороны и Другие Юридические Организации могут возложить обязательства по разработке ТЭО, а также контролю за осуществлением реконструкционных и строительных работ данной транспортной инфраструктуры на Организацию по Управлению Проектом, созданную или выбранную Сторонами и Другими Юридическими Организациями, в соответствии с принципами, правилами и процедурами, согласованными Сторонами и Другими Юридическими Организациями.
2. Без ущерба выполнению Статьи 8, пункта 2, обязательства по управлению проектом могут быть возложены Сторонами и Другими Юридическими Организациями на Эксплуатационную Организацию, в соответствии со Статьей 4, пунктом 1.
3. Организация по управлению проектом может быть создана в форме ГЭИТ.

Статья 8. Интегрированные способы реализации проекта

1. Принимая во внимание специфические технические, торговые и финансовые требования к созданию Маршрута ТРАСЕКА, на основании положений настоящего Технического Приложения, Стороны могут договориться о распределении двух или более функций, перечисленных в Статьях 4 – 7, между одним или несколькими юридическими организациями, созданными или выбранными самими Сторонами:

- a) Статья 5, пункт 2, в сочетании со Статьей 6, пунктом 1 (функции по Реабилитации/Строительству и Техническому обслуживанию).
 - b) Статья 4, пункт 1 в сочетании со Статьей 6, пунктом 2 (функции по Техническому обслуживанию и Эксплуатации).
 - c) Статья 4, пункт 1 в сочетании со Статьей 7, пунктом 2 (функции по Управлению проектом и Эксплуатации).
 - d) Статья 7, пункт 2 в сочетании со Статьей 6, пунктом 2 (функции по Управлению проектом, Эксплуатации и Техническому обслуживанию).
2. Стороны могут утвердить любой другой интегрированный способ Реализации Проекта, включающий, но не ограничивающийся интегрированной Эксплуатацией Маршрута(ов) ТРАСЕКА, средств перевозки и транспортной инфраструктуры, с целью реализации принятых решений по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения.
3. Интегрированный способ реализации проекта может принять форму ГЭИТ.

Статья 8А. ГЭИТ

1. Членами ГЭИТ могут являться исключительно государственные или частные компании в Сторонах ОМС ТРАСЕКА, созданные в соответствии с национальными законодательствами. По меньшей мере 2 члена ГЭИТ будут осуществлять центральное управление или основную деятельность на территориях своих стран.
2. Управление ГЭИТ может осуществляться одним или несколькими лицами. ГЭИТ не может осуществлять реализацию или контроль индивидуальной деятельности своих членов, а также функционировать в качестве холдинговой компании.
3. Активы ГЭИТ, если таковые имеются, вносятся ее членами. ГЭИТ не является коммерческой организацией. Любая возможная прибыль ГЭИТ принадлежит его членам и распределяется в соответствии с их долевым участием.
4. Члены осуществляют покрытие расходов, связанных с функционированием ГЭИТ, в соответствии с долевым участием, и несут полную ответственность за выполнение возложенных обязательств.
5. ГЭИТ имеет относительно гибкую структуру, и наделяет правосубъектностью и минимальной структурой сотрудничающих де-факто ее членов. Точная институциональная структура ГЭИТ определяется формой Технического Приложения на основании отдельного соглашения Сторон ОМС.

Статья 9. Вопросы, связанные с исключительной юрисдикцией Сторон.

1. Для реализации решения по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения, Стороны, посредством подписания отдельного Протокола (межгосударственного соглашения), могут разработать правила, регулирующие исключительную юрисдикцию каждой Стороны на своей территории, а также над физическими и юридическими лицами, занимающимися деятельностью, связанной с социальной безопасностью и трудовым законодательством, строительными нормами, выдачей лицензий, нормами безопасности и здравоохранения, финансовыми и таможенными вопросами, проблемами охраны окружающей среды, имеющими отношение к Созданию, Финансированию, Реконструкции, Строительству, Техническому Обслуживанию и Эксплуатации транспортной инфраструктуры, расположенной на территориях Сторон и являющейся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.
2. При условии, что обратное не предусмотрено Основным Многосторонним Соглашением, его Протоколами и Техническими Приложениями, а также настоящим Техническим Приложением, ни одна из Сторон не может вносить изменения в национальное законодательство, с целью воспрепятствовать Реконструкции, Строительству, Техническому Обслуживанию и Эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА, созданному на основании настоящего Технического Приложения, после вступления его в силу, а также Специфического Протокола, предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА и являющихся дополнением к ОМС. В случае несовместимости положений настоящего Технического Приложения, предусматривающего создание Маршрута ТРАСЕКА и являющегося дополнением к ОМС, и

национального законодательства Сторон, предпочтение должно быть отдано настоящему Техническому Приложению и Специальному Протоколу.

3. Стороны должны содействовать созданию уполномоченного Межгосударственного Комитета (подкомитета(ов) МПК), ответственного за мониторинг выполнения решений Сторон, направленных на создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, на основании настоящего Технического Приложения.

4. Стороны должны содействовать, на основании Специфического Протокола, предусматривающего создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, и вышеупомянутого уполномоченного Межгосударственного Комитета, созданию уполномоченного Чрезвычайного Комитета. Данный Комитет будет заниматься разработкой рекомендаций по координации всех мер и действий, осуществляемых правительствами Сторон на своих территориях для обеспечения безопасности и защиты транспортной инфраструктуры конкретного Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения. Под этим подразумевается принятие мер по устранению последствий стихийных бедствий, землетрясений, радиоактивного и химического заражения, гражданских войн, террористических актов или урона в результате преступных действий и др. Данные мероприятия, а также функции и полномочия Чрезвычайного Комитета, будут определены Сторонами для каждого конкретного Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

5. Специфический Протокол(ы) ОМС, предусматривающие создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА, на основании настоящего Технического Приложения, станут неотъемлемой частью данного Технического Приложения и будут применяться исключительно для Сторон, подписавших данный Специфический Протокол(ы).

Статья 10. Защита экологии.

При реализации настоящего Технического Приложения, Стороны согласились укрепить межправительственное сотрудничество с целью создания единого института(ов), действующего в соответствии с международными нормами, оговоренными Киотским Протоколом Договора ООН по изменению климатических условий, а также принимая во внимание местные условия окружающей среды. Стороны также согласились проводить единую политику по защите экологии и предотвращению возможных негативных последствий реконструкции, строительства и эксплуатации средств перевозки и транспортной инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения (особый акцент следует сделать на морские перевозки и транспортировку углеводородов и различных опасных грузов).

Статья 11. Выполнение национальных законов.

1. Стороны предпримут все необходимые меры по включению положений настоящего Технического Приложения в национальные законодательства.

2. В тех случаях, когда ОМС предусматривает подписание отдельного Протокола или Технического Приложения, разработка такого Протокола(ов) или Технического Приложения должна быть обсуждена и согласована Сторонами, с учётом специфических требований, предъявляемых конкретным Маршрутом ТРАСЕКА, созданным на основании настоящего Технического Приложения. Включение такого Протокола(ов) в национальные законодательства Сторон и его реализация будет осуществляться в соответствии конституционными и законодательными актами Сторон.

3. Сторона не может использовать внутренне законодательство в качестве оправдания невыполнения взятых на себя обязательств в рамках ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА.

Статья 12. Государственные и межгосударственные гарантии.

Каждая Сторона гарантирует надлежащее и своевременное выполнение взятых на себя обязательств в рамках ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Специфического Протокола(ов), предусматривающих создание

Маршрута ТРАСЕКА, по отношению к другим Сторонам ОМС или конкретного Протокола. Каждая Сторона предоставляет аналогичные гарантии любой третьей стороне, физическому или юридическому лицу, заключающему с данной Стороной Соглашение или Контракт на проектирование, реабилитацию, строительство, финансирование, эксплуатацию различных средств перевозки или транспортной инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

Статья 13. Разрешение споров

Любой спор, возникший между Сторонами, и имеющий отношение к интерпретации и реализации ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА, а также споры с третьей Стороной, связанные с интерпретацией и реализацией вышеупомянутых соглашений, протоколов и/или контрактов и соглашений, заключённых с третьей Стороной с целью создания Маршрута ТРАСЕКА или непосредственно связанных с его Эксплуатацией, будут разрешены в соответствии с принципами, изложенными в отдельном Протоколе ОМС, являющемся дополнением к Статье 12 ОМС.

Статья 14. Уполномоченные Компетентные Организации

1. Каждая Сторона должна определить и известить об этом другие Стороны местную организацию, агентство, государственное предприятие или другое юридическое лицо, на которое, в соответствии с национальным законодательством, будет возложена ответственность за реализацию настоящего Технического Приложения по каждому из видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской).
2. Стороны принимают и гарантируют выполнение возложенных на эти организации обязательств по реализации настоящего Технического Приложения и Специфического Протокола(ов), направленных на создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА.

Статья 15. Отношение к другим Международным Соглашениям, Договорам и Конвенциям

Положения настоящего Технического Приложения не лишают Стороны права обращаться к другим формам Межправительственного Сотрудничества в сфере транспорта и торговли. Положения настоящего Технического Приложения не являются модификацией или дополнением к каким-либо другим Соглашениям, Договорам и Конвенциям в сфере транспорта и торговли, а также другим Соглашениям, Договорам и Конвенциям, заключённым Сторонами с другими странами, направленным на защиту и привлечение иностранных инвестиций.

Статья 16. Заключительные положения

1. Срок действия настоящего Технического Приложения _____
2. Настоящее Техническое Приложение является открытым для присоединения с..... по..... Настоящее Техническое Приложение подлежит ратификации парламентами или другими компетентными органами Сторон.
3. Настоящее Техническое Приложение войдёт в силу на тридцатый день после его ратификации третьей Стороной, подписавшей данное Техническое Приложение. Настоящее Техническое Приложение будет являться открытым для присоединения по завершении его подписания всеми Сторонами. Право на присоединение предоставляется Депозитарием. Для каждой из Сторон, пожелавшей присоединиться или ратифицировать настоящее Техническое Приложение после его вступления в силу, документ является действительным после предоставления Депозитарием соответствующего права.
4. Настоящее Техническое Приложение регулируется основными принципами международного права, в том числе Венской Конвенции о праве международных договоров.

Статья 17: Аутентичность текста

К удостоверению чего нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящее Техническое Приложение на английском и русском языках, причем текст на английском языке имеет большую силу.

Настоящее Техническое Приложение будет передано Депозитарию, который направит Сторонам заверенные копии документа. Депозитарий настоящего Технического Приложения также направит аутентичную копию документа Генеральному секретарю ООН для регистрации в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Совершено в г. -----

Целью предлагаемого Тп является *обеспечение условий для оказания качественных услуг экспедиторскими компаниями и снижение затрат, связанных с перевозкой путем: (1) определения порядка и условий заключения и исполнения договора транспортной экспедиции, (2) определения прав и обязанностей сторон, возникающих из договора о транспортно-экспедиционной деятельности; (3) определения порядка для осуществления ТЭД.*

Для осуществления этих целей проект ТП предусматривает :

- определение правового пространства деятельности экспедиторов в сочетании с законодательством стран ОМС, и приведение его в соответствие с международными правовыми стандартами;
- защиту интересов экспедиторов-предпринимателей и пользователей транспортно-экспедиторских услуг;
- упорядочение взаимоотношений между транспортно-экспедиторскими организациями, перевозчиками различных видов транспорта, пользователями транспортно-экспедиторских услуг;
- содействие развитию рынка транспортно-экспедиторских услуг в регионе ТРАСЕКА и создание условий для конкурентоспособности экспедиторов, зарегистрированных в государствах ТРАСЕКА.

ВВЕДЕНИЕ

Выявленные потребности

В то время как основные институты уже существуют и работают, остается множество неразрешенных проблем. В их основе лежат следующие факты:

- соглашения не получают практической реализации (не только соглашения ТРАСЕКА, но и другие международные конвенции);
- трудности выявлены не только на международном, но даже и на внутригосударственном уровне;
- торговые потоки остаются низкими и не отражают истинный потенциал стран ТРАСЕКА;
- транспортная инфраструктура плохо поддерживается, не говоря уже о том, что в некоторых случаях необходимое расширение не представляется возможным из-за недостатка инвестиций.

Вышеуказанные факты являются основными 'камнями преткновения' в процессе привлечения необходимых недорогих финансовых ресурсов к региону ТРАСЕКА. А основными потребностями являются: законность, безопасность и возможность властной реализации норм в краткосрочный период времени.

Возможные рабочие методы

1. Одним из возможных путей выхода из ситуации мог бы быть выбор в пользу необдуманного столкновения с существующими препятствиями. Например, путем копирования и принятия готового и признанного на международном уровне модельного закона. (То же самое применимо к международным соглашениям, участниками которых являются страны ТРАСЕКА). Предположим, что представители власти на национальном уровне принимают данный модельный закон во всех странах ТРАСЕКА. Мы можем даже получить хорошие отзывы от международных доноров за наши благие намерения. Однако опыт показывает, что простая пересадка (применение) иностранных модельных законов не только занимает длительный период времени для переговоров, но также и ведет к сомнительным результатам в ходе их внедрения по следующим причинам:

- Данный модельный закон не будет особо принимать во внимание национальные особенности каждой страны, и внедрение его не обязательно означает принятие его всеми участниками.
- 'Взрыв' всех существующих препятствии будет процедурой длинной, требующей много динамита, и в конечном итоге ведущей к несчастным случаям ("жертвам").
- Последний, но не менее важный момент: такой закон не будет снижать уровень некой неопределенности, блокируя страны ТРАСЕКА в дальнейшем привлечении необходимых недорогих инвестиционных средств.

2. Другой возможный метод - учесть существующее юридическое и институциональное положение вещей и, в то же самое время, всевозможное совершенствование существующих структур. Другими словами, вместо 'взрыва' существующих препятствий мы могли бы их обойти и создать множество новых возможностей, предположительно с наименьшим сопротивлением со стороны лиц-участников процесса на местах. Ясно, что второй путь – тот путь, по которому необходимо следовать, потому что он:

- Гарантирует согласие на всех вертикальных уровнях;
- Занимает короткое время, без каких-либо несчастных случаев ("жертвам");
- Вносит свой вклад в деле создания благоприятной инвестиционной среды.

Новые понятия и инструменты

1. Вводятся следующие два новых понятия:

- Маршруты ТРАСЕКА
- Инвестиции ТРАСЕКА

1.1. Маршрут ТРАСЕКА подразумевает интегрированную Межгосударственную Транспортную Систему, пересекающую территорию более чем одного Государства. Это может быть определено либо спецификой, либо определенными видами транспортирования (например, железными дорогами), а также определенными товарами, которые транспортируются по тому Маршруту. Например, определенный Маршрут ТРАСЕКА мог бы быть установлен между Казахстаном и Кыргызстаном по автомобильной или железной дороге для транспортировки овощей. Точно так же Казахстан, Азербайджан и Грузия могли бы договариваться о создании Маршрута ТРАСЕКА для транспортировки гидрокарбонатов железнодорожным или морским путем.

Маршрут ТРАСЕКА мог бы быть установлен посредством межгосударственного соглашения, заключенного по крайней мере двумя участниками Общего Многостороннего Соглашения. Государства-участники, вовлеченные в специфику маршрута ТРАСЕКА предпринимают все необходимые меры (нефинансового характера) с целью предания законной силы соглашениям и достижения слаженности в функционировании Маршрута (например, его безопасность). Первоначально установленный Маршрут ТРАСЕКА мог бы быть расширен на более поздней стадии при условии, если другая страна-участник ТРАСЕКА (или страны) изъявит желание присоединиться к данному соглашению.

1.2. Инвестиции ТРАСЕКА подразумевают любой проект, имеющий отношение к восстановлению, реконструкции или расширению существующих инфраструктурных возможностей, либо строительство новой инфраструктуры на территории установленного Маршрута ТРАСЕКА. Кроме того, Инвестиции ТРАСЕКА могут иметь прямое отношение к процессу увеличения производства товаров, транспортируемых по Маршруту ТРАСЕКА. Инвестиционный проект ТРАСЕКА мог бы включать все необходимые действия от ранних стадий планирования до полного использования Маршрута.

2. Новые выдвигаемые инструменты:

- Комитеты ТРАСЕКА
- Юридические лица ТРАСЕКА
- Механизм Урегулирования Споров
- Гарантийный Трастовый Фонд

2.1. Предложены следующие два новых Комитета - Межгосударственный Комитет и Чрезвычайный Комитет. В частности Межгосударственный Комитет будет состоять из уполномоченных представителей государств, устанавливающих определенный Маршрут ТРАСЕКА, и будет отвечать за процессы лицензирования и контроля за Маршрутом, и также будет ответственным за полное выполнение межгосударственного соглашения.

Чрезвычайный Комитет, который может быть совмещен с Межгосударственным Комитетом, и будет состоять из уполномоченных представителей государств, устанавливающих определенный Маршрут ТРАСЕКА. Данный Комитет будет активизирован в случае возникновения тех случаев, которые причиняют ущерб окружающей среде или серьезно разрушают транспортную инфраструктуру. Этот Комитет будет отвечать за подготовку

рекомендации в случае стихийных бедствий, землетрясений, радиоактивного или химического загрязнения, гражданских бунтов, действия терроризма или саботажа, преступного ущерба и других случаев подобного природного характера.

2.2. Юридические лица ТРАСЕКА

В целях достижения интегрированной модели осуществления проекта государства, участвующие в создании Маршрута ТРАСЕКА, могут поручить отдельным юридическим лицам или группам юридических лиц определенные функции. Например, такие функции как: строительство, обслуживание или менеджмент данного Маршрута.

На более поздней стадии, эти объекты могли бы приобрести форму Групп Экономических Интересов ТРАСЕКА. В любом случае, точная форма создания будет устанавливаться на усмотрение государств, участвующих в создании определенного Маршрута ТРАСЕКА (menu a la carte).

2.3. Механизм Урегулирования Споров

Чтобы сделать Маршруты ТРАСЕКА более привлекательными для потенциальных инвесторов, страны ТРАСЕКА должны договориться о механизме урегулирования возможных споров, который в значительной степени способствовал бы улучшению уровня законности и безопасности по территории маршрута, и это стало бы отличительной составляющей подобных Маршрутов. Например, любые споры, возникающие среди участников создания и эксплуатации определенного Маршрута ТРАСЕКА будут улажены на основе соответствующего механизма, который необходимо достигнуть посредством одобрения его странами ТРАСЕКА.

2.4. Гарантийный Тростовый Фонд

Гарантийный Тростовый Фонд предусмотрен как механизм, компенсирующий любые некоммерческие риски, которые могли бы возникнуть в Маршруте ТРАСЕКА. Особенно риски, покрываемые в соответствии с условиями Конвенцией МИГА. Гарантийный Тростовый Фонд впоследствии расширит как компонент законности, так и уровень благоприятной среды, необходимых для инвестиции вдоль Маршрутов ТРАСЕКА путем сокращения некоммерческих рисков. Например, подобные Тростовые Фонды успешно используются в Секторе Газа и в Боснии.

Имплементация вышеупомянутых понятий и инструментов

Все понятия, а также инструменты, представленные выше, направлены на всецелое экономическое развитие стран ТРАСЕКА посредством введения более гибких систем транзитных перевозок, увеличивающих торговые потоки и привлекающих недорогие финансовые ресурсы в регион. Само собой разумеется, что по определению данный процесс основан на согласии и взаимовыгодных инициативах государств участников ТРАСЕКА. Кроме того, все эти принципы должны быть иметь свойство немедленного внедрения через подходящую юридическую формулу. Понятно, что соответствующая юридическая формула должна приниматься, при условии, что предложенные понятия и инструменты одобрены всеми странами ТРАСЕКА.

Введение

к проекту Технического приложения к ОМС по мультимодальным перевозкам, предлагаемого сторонам ОМС экспертами проекта ОЮБТП

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики свидетельствует о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Азия.

И в этом контексте, важнейшей задачей для стран-участниц программы Европейского Союза ТРАСЕКА является наиболее полная реализация своих геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», который официально признан ведущими международными организациями (ЭСКАТО ООН, ЕКМТ и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 2 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов.

За последние несколько десятилетий транспортный мир претерпел значительные перемены. Все большее число перевозок осуществляется по формуле «от двери до двери», задействуя при этом более чем один вид транспорта. В то время как информация об общем соотношении грузов, перевозимых различными видами транспорта ограничена, данные о развитии контейнеризованных перевозок представляют некоторые весьма значимые показатели, поскольку контейнеры предназначены для перевозки грузов различными видами транспорта.

С тех пор как контейнеры начали использоваться, с середины 60-х, объемы контейнеризованных перевозок явно увеличились, что предсказывает положительную картину их дальнейшего развития.

Объем обработки контейнеров в портах мира, т.е. число их перемещений в портах, возросло с нуля в 1965 г. до 225,3 миллионов в 2000 г. Прогнозируемый рост контейнерных перевозок – более чем в два раза к 2010 г., почти до 500 миллионов перемещений, что составляет ежегодный прирост 9%. В то время как по всему миру основные потоки контейнерных перевозок перемещаются между Азией, Европой и Северной Америкой, внутри всех регионов также присутствуют значительные потоки.

Морские перевозки грузов в контейнерах, по расчетам, возрастут более чем в два к 2006 г. по сравнению с 1997 г., до 1 миллиарда тонн (*UNCTAD, Обзор морских перевозок, 1997, 13.*

Большая часть таких контейнеризованных грузов будет перевезена к месту назначения более чем одним видом транспорта. В частности, на первом и последнем отрезке пути любой перевозки «от двери к двери» будет использован иной вид транспорта, - автомобильный или, в меньшей степени, железнодорожный.

Нельзя не отметить, что результатом глобализации явился значительный рост торгового оборота промышленных товаров, что в свою очередь, привело к прямым иностранным инвестициям в фабрики и сборочные цеха в регионах с низкой стоимостью рабочей силы и выходом к торговым маршрутам. В 2000 г. объем промышленных товаров, экспортируемых по всему миру на условиях FOB, возрос до 75% всех экспортируемых товаров (~4,7 триллиона долларов США (Статистический справочник UNCTAD 2002 г.)). Большая часть промышленных товаров, перевозимых морем, будет перевозиться в контейнерах.

Рост контейнерных перевозок, вместе с технологическим развитием, улучшая системы переноса грузов с одного вида транспорта на другой, в значительной степени, отразился на современных транспортных моделях и правилах.

Грузоотправители и грузополучатели зачастую заинтересованы в работе с одной стороной (оператором мультимодальной перевозки, ОМП), который организует транспортировку груза от двери к двери и принимает на себя ответственность за перевозку по всему участку, вне зависимости от того, является ли она той стороной, которая на самом деле осуществляет различные стадии перевозки. Для многих пользователей транспортными услугами задержка в доставке приобрела

возросшее значение, что связано с эффективностью управления всеми звеньями цепи поставки.

В глобальном масштабе, основные поставщики услуг мультимодальных перевозок – экспедиторы, которые зачастую сами не являются собственниками и не имеют в своем оперативном управлении какие-либо виды транспорта, но осуществляют организацию различных стадий перевозки традиционными уни-модальными перевозчиками. Возрастают объемы перевозок, осуществляемые крупными судоходными компаниями, имеющими рейсовые суда, некоторые из которых доминируют в коммерческих перевозках через океан, в которых присутствуют грузы в контейнерах (в 2001 г. ведущими 10 операторами контейнерных перевозок (по числу судов и мощностей для перевозок грузов в контейнерах) было перевезено более 40% мирового объема, а 20 лидирующих операторов перевезли почти 60%, (*Обзор морских перевозок UNCTAD за 2002 г.*), также расширяют сферу своих услуг и предлагают перевозки «от двери к двери», привлекая к этому других перевозчиков для того, чтобы выполнить различные стадии мультимодальной перевозки.

Существующее правовое регулирование не отражает того развития, которое имело место в плане транспортных моделей, технологий и рынков. Не существует такого действующего единого международного режима, устанавливающего ответственность за потери, повреждения или задержки, возникающие в связи с мультимодальными перевозками. Вместо этого, существующая правовая база состоит из комплекса разрозненных международных конвенционных норм, предназначенных для регулирования уни-модальных перевозок, а также разнообразных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартизированных форм контрактов. Вследствие чего, как условия наступления ответственности, так и пределы ответственности сильно разнятся от случая к случаю и носят непредсказуемый характер.

И в то же самое время, принимая во внимание тот факт, что развитие Торговли и Транспорта в регионе ТРАСЕКА, демонстрируя позитивную тенденцию, ориентировано на мировой рынок, наиболее оптимальным решением было бы создание международной конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки, основанной на приемлемых контрактных условиях.

В контексте содействия развития Торговли и Транспорта в странах участницах программы ТРАСЕКА, уже определен процедурный подход для дальнейшего повышения торговли и инвестиций в транспортном секторе, основанном на условиях консенсуса.

Учитывая вышеизложенное, то есть отсутствие адекватной правовой базы для мультимодальных перевозок, в частности, в регионе ТРАСЕКА, что явно имеет прямо пропорциональное негативное влияние на рост контейнерных перевозок в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), по мнению экспертов проекта «Общая Правовая База для Транзитных Перевозок», настала необходимость создания документа, регулирующего единый правовой подход в области мультимодальных перевозок.

В связи с этим экспертами проекта ОЮБТП был подготовлен первый проект нового Технического Приложения к ОМС по мультимодальным перевозкам. Этот документ направляется Национальным секретарям для его дальнейшего рассмотрения на заседаниях Национальных Юридических Рабочих групп (НЮРГ) каждой Стороны ОМС.

4 meeting IGC

Основные стратегические направления Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в деле развития транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на 2005-2010 гг.

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики свидетельствует о том, что главные финансовые, товарные и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Азия.

В этом контексте важнейшей задачей для государств, подписавших 9 сентября 1998 года Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия на историческом саммите, проходившем в г.Баку, является реализация своих геополитических и экономических возможностей посредством развития транспортных сетей международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», официально признанного ведущими международными организациями (Европейской Комиссией, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЕКМТ и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой уже превышает 3 трлн. долл. США в год, при этом доля транспортных расходов составляет более 200 млрд. долларов.

Данный факт лишний раз указывает на то, что существующий основной торговый треугольник США-Европа-Азия не виртуальная реальность, и страны ОМС действительно находятся на столбовой дорожке, связывающей Европу и Азию.

Рассматривая геополитическое положение стран ОМС в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков, с одной стороны, и логическую, как правило необратимую, реверсификацию грузопотока, в обратном направлении с другой стороны, можно сделать практически безошибочный вывод – грузопоток по международному транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» ТРАСЕКА (Восток – Запад - Восток) выглядит намного привлекательнее, чем по другим существующим маршрутам. Достаточно отметить, что расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших западноевропейских портов (Роттердам, Гамбург, Антверпен и др.), более чем в два раза длиннее по сравнению с маршрутом ТРАСЕКА.

После подписания «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» созданы все юридические основы для организации международных транзитных перевозок на более качественном уровне.

Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям наших стран, богатых полезными ископаемыми и запасами, перспективными в плане их освоения, которые пока еще не растеряли большой потенциал высококвалифицированных специалистов. Развитие транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закреплённый на практике международный транспортный коридор ТРАСЕКА с его транспортными сетями останется долговременным стабилизирующим фактором, создающим благоприятный инвестиционный климат и положительно влияющим на глобализацию как региональных, так и межрегиональных интеграционных процессов.

Подтверждением вышесказанному является тот факт, что в августе 2003 года Правительства Ирана и Афганистана обратились в Министерство Иностранных Дел Азербайджана, как стране-депозитарию Основного многостороннего соглашения, с официальным заявлением о намерении присоединиться к ОМС. Официальные ноты МИД Афганистана и Ирана были представлены в ходе ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в г. Ереване, проходившего 9-10 октября 2003 года. Участники 3-ей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА единодушно поддержали инициативу Правительств Ирана и Афганистана. Данный факт лишний раз свидетельствует

о том, что транспортный коридор ТРАСЕКА, с его разветвленными транспортными сетями существует, функционирует и более того, расширяется по типу «масляного пятна».

Учитывая стремительное развитие телекоммуникационных и информационных процессов в XXI веке, что одновременно подразумевает развитие электронной торговли через всемирную сеть Интернет, следует отметить, что в данном контексте роль транспорта резко возрастает. Но есть и другой фактор, который может сыграть важную роль: в связи с ростом электронных продаж возникнет проблема повышения скорости и сервиса доставки заказанных товаров и грузов. Скоростным технологиям доставки грузов будут удовлетворять, скорее всего, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт. При этом предстоит проанализировать огромное количество факторов: скорость и безопасность в доставке грузов, расстояние, которое необходимо преодолеть грузоперевозчику, вид транспорта. В этой связи необходимо подчеркнуть, что на рынке транспортных услуг на первый план будет выходить транзитный аспект, новые, более короткие маршруты следования транспортных средств, соответствующий уровень обслуживания транзитной перевозки и конкурентоспособный тариф, т.е. общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» (Время – Сервис – Тариф). Тем не менее, морской транспорт в перспективе сохранит свои позиции на трансокеанских маршрутах. Более того, необходимо отметить, что некоторые судоходные транснациональные компании уже проводят исследования и переговоры с судостроителями по вопросам строительства контейнерных судов нового поколения (10000-12000 ДФЭ и более).

Создание и развитие любого транспортного коридора (маршрута), с соответствующими транспортными сетями подразумевает не только усилия транспортников в каждой отдельно взятой стране. Распределение и движение транзитного грузопотока на транспортных сетях международного транспортного коридора организуется и функционирует в многофакторной системе координат.

Основное назначение образования и развития международного транзитного коридора ТРАСЕКА с его транспортными сетями состоит в том, чтобы с одной стороны оградить новые независимые государства региона от доминирования над коммуникационными и транспортными потоками со стороны какого-либо одного государства, с другой - обеспечить гарантированный бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

Необходимо так же подчеркнуть, что основными политическими и экономическими факторами, оказывающими практически решающее влияние на региональное контурирование государств-участниц программы ТРАСЕКА в эпоху интеграционных процессов глобализации в современном мире, являются следующие:

- Поддержание стабильного экономического роста ВВП в пределах не ниже 8-10% в год
- Рост инвестиций в экономику, так как реинвестиции и приток иностранных инвестиций крайне мал, и они не соответствуют потребностям этих стран
- Приостановление оттока капитала из стран, так как его отсутствие или дефицит не позволяют странам проводить сосредоточенную инвестиционную политику
- Нарастивание наукоемкой технологической сферы
- Проведение координированной политики между государственными структурами стран ОМС и МПК ТРАСЕКА с целью гармонизации законодательного обеспечения международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА).

Для решения такой масштабной задачи, каковой является дополнительное привлечение грузопотока на транспортные сети ТРАСЕКА, в перспективе потребуются существенная модернизация транспортных комплексов.

С целью создания привлекательной инвестиционной среды путем максимального уменьшения некоммерческих или непредвиденных рисков необходимо найти общий подход, в частности, общую юридическую формулу для решения вопросов существующей

законодательной базы и нахождения гарантий инвестиционных потоков для последующего развития международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия».

• Указать конкретные дорожки

Оценочный объем инвестиций для стран ТРАСЕКА, необходимых для поэтапной модернизации и развития транспортной инфраструктуры и его комплексов, ориентировочно превышает 50 млрд. долларов США. Для сравнения, на решение аналогичных задач Китай за последние десять лет затратил более 30 млрд. долларов США.

В то же самое время история стран ТРАСЕКА свидетельствует о том, что решить вопрос масштабного обновления инфраструктуры только за счет внутренних финансовых ресурсов и займов Международных Финансовых Институтов крайне сложно.

Рассматривая проблемы модернизации инфраструктуры этих стран в целом, а не только проблему одного вида транспорта или нескольких смежных видов в отдельно взятой стране, решение которых прямо пропорционально приведет к повышению конкурентоспособности и росту транзитных грузоперевозок, Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА необходимо обозначить на ближайшие годы (2005-2010 гг) следующие стратегически важные задачи для развития транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа –Кавказ-Азия»:

1. включение программы транзита в число национальных приоритетов и его законодательное обеспечение с целью реализации государственной координированной идеологии транзита. *В данном случае целесообразно принять в качестве примера достижения других стран, таких как Голландия, Бельгия, Финландия и страны ЦВЕ.*

При этом необходимо иметь ввиду бурно развивающуюся систему торговли, которая является важным фактором изменения структуры мировой торговли и ее транспортной составляющей;

2. создание и развитие, совместно с МПК ТРАСЕКА и соответствующими государственными структурами и ведомствами стран ОМС, единой программы (план действий) развития международного транспортного коридора ТРАСЕКА и его транспортных сетей, с целью содействия развитию торговли и транспорта, с учетом того, что наряду с развитием и углублением региональных и межрегиональных отношений они должны обеспечивать стратегические национальные интересы и внутренние потребности данных стран;
3. снижение налогового бремени на проекты развития транспортной инфраструктуры, представляющие стратегическое значение для страны с точки зрения налогообложения, в первую очередь НДС и таможенных пошлин.

Необходимо странам ОМС, раз и навсегда определится: либо они заинтересованы в строительстве и модернизации объектов транспортной инфраструктуры, либо они рассматривают строительство этих объектов только как источник налоговых поступлений. В этом случае эти объекты будут построены, но не на территориях стран ОМС, а, например: в России, Финляндии, Китае, Индии или в Балтийских государствах;

4. направление на развитие и реконструкцию транспортной и коммуникационной инфраструктуры большей части средств из международных грантов и займов;
5. принятие мер разумного протекционизма в отношении транспортных компаний, судовладельцев, портов, железных дорог и других объектов транспортной инфраструктуры, участвующих в транзитных перевозках.
6. внедрение и развитие новых современных, более гибких, прозрачных форм привлечения инвестиций, апробированных и применяемых многими странами. С этой целью, в рамках МПК ТРАСЕКА, требуется создание и развитие:
 - Современных форм концессии объектов транспортной инфраструктуры путем активного участия частных инвесторов;
 - Свободных экономических зон для содействия перемещению товаров и услуг;

- Транспортных логистических центров (модулей) для уменьшения себестоимости транспортных услуг путем организации транспортировки грузов оптимальными маршрутами;
 - Гарантийного трастового фонда ТРАСЕКА для смягчения непредвиденных рисков инвестирования в транспорт и перевозки грузов;
 - Группы экономических интересов ТРАСЕКА, с целью создания и развития юридической формы для реализации дорогостоящих инвестиционных и (или) транспортных проектов;
 - Индустриального консультативного совета ТРАСЕКА с целью сближения представителей промышленности с МПК ТРАСЕКА для совершенствования задач с учетом опыта мировой практики;
 - Механизма урегулирования споров для разрешения любых потенциальных споров между участниками перевозки в соответствии с требованиями рынка, развивающемуся в сторону глобализации.
7. создание и развитие концепции Единного Экономического Пространства стран ОМС с целью формирования условий для свободного движения товаров и услуг, развития взаимного экономического сотрудничества, содействия росту экономического потенциала, повышения уровня жизни населения своих государств;
 8. развитие международного сотрудничества в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения, к варианту транзита по коридору ТРАСЕКА.

В этом контексте большое значение будет иметь согласованная деятельность МИД(ов) стран ОМС совместно с МПК ТРАСЕКА в решении международных вопросов, связанных с развитием транспортной кооперации, в целенаправленных дипломатических шагах для урегулирования проблемных вопросов, имеющих решающее значение для перспектив транзита (например: скорейшее разрешение конфликтов в Абхазии, Южной Осетии, Нагорном Карабахе и Приднестровии);

9. проведение активной и адекватной PR компании в области содействия развитию торговли и транспорта с целью достижения наибольшей прозрачности и преодоления сложившегося негативного имиджа «черной дыры» в отношении сохранности транзитных грузов в странах ОМС. Этому в определенной степени должна способствовать координация усилий МПК ТРАСЕКА, государственных и коммерческих структур стран ОМС.

Прагматичный подход и рациональное решение данных задач будет решающим образом влиять на геополитическую активность стран ОМС и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только торговли и транспорта, но и глобализацию происходящих региональных и межрегиональных интеграционных процессов с целью достижения долговременной политической стабильности.