

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана,
Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Проект Общая юридическая база для транзитных перевозок

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана,
Киргизстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана,
Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

Заключительный Отчет

октябрь 2004 года




Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Lamnidis & Associates

ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта	: Общая юридическая база для транзитных перевозок		
Номер контракта	: 2002/027-526		
Страны	: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Местный адресат	Консультант ЕС	
Наименование	: МПК ТРАСЕКА Постоянный Секретариат	: Lamnidis & Associates	
Адрес	: ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	: 2 Ypsilantou Street, 106 75 Athens, Greece / ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	
Тел.	: +(994-12) 498 92 34	+30210 3643 567 +994 12 498 38 01	
Факс	: +(994-12) 498 64 26	+30210 7264 510 +994 12 498 38 01	
Контактные лица	: Людмила Тренкова	Томас Ламнидис	Вадим Турдзеладзе
	Генеральный Секретарь	Руководитель проекта	Координатор проекта
Подписи	: 		

Дата отчета: октябрь 2004 года

Отчетный период: май 2004 года – октябрь 2004

Автор отчета: Lamnidis & Associates

ТРАСЕКА [Таск-менеджер]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
ЕС М & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

Содержание

1	Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526	4
2	Резюме реализации проекта с начальной стадии	6
3	Отчет о проведении завершающего этапа проекта	9
3.1	Содействие ратификации и реализации международных соглашений	9
3.2	Новые Технические Приложения к ОМС	10
3.3	Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта.....	11
3.4	Правовое обеспечение работы ПС	11
3.5	Виза ТРАСЕКА	12
3.6	Стратегия МПК ТРАСЕКА в деле развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.	12
3.7	Промышленно-консультативный совет ТРАСЕКА.....	13
3.8	Внешние связи проекта.....	13
	ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПО СОСТОЯНИЮ НА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	14
4	Ход осуществления проекта за отчетный период.....	15
4.1	Рабочие Заседания НЮРГ	15
4.2	Каталог двусторонних и многосторонних транспортных транзитных соглашений	16
4.3	Содействие ратификации международных соглашений.....	16
4.4	Развитие управления и проведение тренинга (семинаров).....	17
4.5	Новые технические приложения к ОМС.....	18
4.6	Гармонизация стандартов для автотранспортных средств.....	18
4.8	Правовое обеспечение работы ПС	19
4.9	Виза ТРАСЕКА	21
4.10	Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010 гг.....	21
	ОТЧЕТ ОБ ИТОГОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ.....	22
5	Выводы и рекомендации	23

1 Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526

Основные цели: Определение правовых барьеров в области транзитных перевозок, их устранение посредством гармонизации национального законодательства с учетом практики рыночных отношений путем повышения прозрачности, эффективности и конкурентоспособности, что позволит странам-участникам программы ТРАСЕКА приблизиться к транспортной политике проводимой ЕС.

Задачи проекта: Предложить странам-участникам программы ТРАСЕКА необходимые элементы для организации общей юридической базы для транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках или Протокола(ов) об изменениях и дополнениях или новых технических приложений к ОМС.

Планируемые результаты:

- Создание Национальных Юридических рабочих Групп (НЮРГ) и обеспечение их эффективной работы
- Сбор двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, составление каталога и анализ полученной информации
- Оказание содействия ратификации предложенных и рекомендованных конвенций и иных соглашений и их реализации посредством – помимо прочих мероприятий - развития управления и проведения тренинговых программ (семинаров);
- Разработка Справочника по международным конвенциям и соглашениям для перевозчиков и коммерсантов;
- Проведение тренинговых программ (семинаров) для Межправительственных НЮРГ
- Составление проектов новых Технических Приложений к ОМС:
 - о мультимодальных транзитных перевозках
 - по инвестициям ТРАСЕКА
 - об экспедиторской деятельности
- Разработка системы квот и разрешений ТРАСЕКА для автотранспортные перевозок;
- Современные технические транспортные стандарты для автомобильного транспорта: изучение потребностей, рекомендации по инновационным нормативам;
- Оказание содействия Постоянному Секретариату по юридическим вопросам в течение всего периода осуществления проекта;
- Финансирование Национальных секретарей стран ОМС, Генерального секретаря, Исполнительного секретаря ПС МПК ТРАСЕКА, а также двух рабочих групп(МЮРГ);
- Введение системы визы ТРАСЕКА.
- Составление и предложение Стратегии МПК ТРАСЕКА для развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг.

Деятельность:

- Учреждение региональных офисов в Бухаресте, Баку и Ташкенте;
- Учреждение вспомогательного офиса в Тбилиси;
- Создание и организация должного функционирования деятельности национальных и многосторонних юридических рабочих групп (НЮРГ и МЮРГ), в тесном сотрудничестве с текущими проектами ТРАСЕКА, Постоянным Секретариатом и Национальными Комиссиями;
- Подготовка каталога существующих двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, применимых к странам ТРАСЕКА, анализ их влияния на ОМС и рекомендации по проведению соответствующих мероприятий с целью адаптивирования либо изменения таких соглашений для устранения несоответствий;
- Содействие странам ТРАСЕКА в процессе принятия и реализации приоритетных международных конвенций посредством развития руководства и проведения тренинга (семинаров). В отношении каждой из рекомендованных Конвенций:
 - ознакомление с операционной средой в каждой из стран
 - изучение и составление отчета по выявленным в ходе имплементации затруднениям в каждой из присоединившихся стран;
 - помощь партнерам в решении любой проблемы посредством технического содействия;
 - выявление возможностей для расширения спектра коммерческого страхования грузоперевозок и ответственности перевозчиков;
 - подготовка перечня рекомендаций по предстоящим мероприятиям, особенно тех, где недостаточное инвестирование инфраструктуры или человеческий фактор затрудняет процесс имплементации.
- Развитие управления и семинары

- Составление Справочника международных конвенций и соглашений для перевозчиков и коммерсантов, включающего:
 - Перечень и комментарии к предлагаемым для присоединения международным соглашениям;
 - Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
 - Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок
 - Рекомендации в рамках содействия торговле и транспорту
- Содействие и выполнение тренинговых программ для НЮРГ
- Составление и представление Нового технического приложения(ий) к ОМС
 - по мультимодальным перевозкам, используя материалы, совместимые с Правилами UNCTAD/ISS и FIATA FBL, и практикой, как определено проектом ТРАСЕКА Правовые Основы
 - по инвестициям ТРАСЕКА
 - по экспедиторской деятельности
- В тесном сотрудничестве с ПС и НЮРГ-ми на национальном уровне оценить возможность введения региональной разрешительной системы для грузового автотранспорта и квот, а также введение соответствующих дополнений к Техническому Приложению к ОМС по автомобильному транспорту
- Гармонизировать технические стандарты по производству и эксплуатации автомобильного транспорта, которые могут быть включены в Приложение ОМС по автомобильному транспорту, и введены поэтапно в течение нескольких лет. Также предложить стандарты ЕС по лицензированию перевозчиков и времени работы водителей в адаптированном варианте для региона, основываясь на завершённом недавно проекте «Содействие международному автомобильному транспорту»
- Как часть деятельности по предоставлению содействия по юридическим вопросам Постоянному Секретариату МПК:
 - составление нового Положения о ПС и Правил процедуры МПК ТРАСЕКА
 - консалтинговые услуги по присоединению новых членов к ОМС
 - содействие в подготовке любых юридических документов, необходимых для осуществления рекомендуемых поправок в соответствии с международными практиками на региональном уровне, а также подобного содействия Национальным Комиссиям силами НЮРГ, готовящих предложения для рассмотрения министрами или парламентами
 - предоставление консалтинга текущим параллельным проектам
- Финансовая поддержка Генерального секретаря, Исполнительного секретаря и Национальных секретарей, включающая ежемесячную выплату заработной платы, покрытие командировочных и офисных расходов, покрытие расходов на проведение заседаний двух рабочих групп за период с 1 октября по 1 июля 2003 года.
- Виза ТРАСЕКА: разработка нового Технического приложения к ОМС по международным таможенным процедурам по железнодорожной накладной СМГС и внесение поправок и дополнений к ОМС и его Техническим приложениям по свободной выдаче виз, отмены залога на транзит товаров по железной дороге, а также применение нулевой ставки НДС на железнодорожные транспортные услуги в области международных и транзитных перевозок
- Разработка Стратегии МПК ТРАСЕКА для развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия ТРАСЕКА на период 2004-2008гг.

Целевые группы: Министерства транспорта или Кабинеты Министров стран-бенефициаров/Президентские аппараты.

Получатели: Национальные Комиссии ТРАСЕКА и Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

Ресурсы: Техническое содействие включает:

Международные эксперты:

440 чел/дней Руководитель проекта;

440 чел/дней старшие эксперты нанимаемые на полный период;

658 чел/дней старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Местные эксперты:

1080 чел/дней местные младшие эксперты, нанимаемые на полный период;

1068 чел/дней местные старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Учреждение как минимум трех региональных офисов (г. Баку, г. Ташкент и г. Бухарест) и вспомогательного офиса в г. Тбилиси).

Дата начала проекта: 21 ноября 2002 года

Продолжительность проекта: 24 месяца

Проект Заключительного Отчета (по состоянию на октябрь 2004 года)

2 Резюме реализации проекта с начальной стадии

Проект был начат 21 ноября 2002г., на следующий день после подписания контракта.

В тот же день в Брюсселе было проведено первое заседание по Проекту. На заседании присутствовал господин Эфстатиос Даламангас – Руководитель программы ТРАСЕКА и господин Томас Ламнидис – Руководитель проекта.

Решения, принятые на заседании и рекомендации Руководителя программы были должным образом выполнены: местные эксперты были приняты на работу в офисах в Баку (Главный офис), Ташкенте, Тбилиси и Бухаресте. Первое заседание в Баку было проведено международными экспертами Проекта в ПС МПК ТРАСЕКА 3 декабря 2002 г. Офисы оснащены всем необходимым и на сегодняшний день функционируют в полном объеме.

Была установлена постоянная координация с текущими проектами «Координационная группа ТРАСЕКА», «Гармонизация процедур пересечения границ», «Единая политика транзитных сборов и тарифов» и «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора». Начиная с августа 2004 года, деятельность проекта была сконцентрирована на проекте «Содействие торговли и институциональная поддержка» в отношении тех направлений, работу над которыми необходимо продолжить в рамках проекта СТИП, начатую проектом ОЮБТП.

Национальные Юридические Рабочие Группы были созданы во всех (12) странах-участницах ТРАСЕКА, кроме Туркменистана, и официальный состав НЮРГ был сформирован к середине июля 2003 г. Техническое задание НЮРГ, которое предусматривает также положения о финансировании их деятельности, было подготовлено и согласовано Таск-Менеджером 9^{го} 2003 г. В дальнейшем, в соответствии с положениями ТЗ, был разработан перечень задач, а также Схема мониторинга за деятельностью РГ, которые были согласованы Таск-менеджером и переданы Сторонам. См. **Приложение 1** - Индикаторы мониторинга и оценки, с перечнем задач. В соответствии с ТЗ, в странах ТРАСЕКА были проведены ряд регулярных заседаний, краткое описание которых вошло в настоящий отчет. Координатором и руководителем проекта были предприняты ряд поездок (всего 34) для участия в работе заседаний НЮРГ (всего 64) в странах-бенефициарах ТРАСЕКА.

Содействие ратификации и внедрению международных конвенций осуществлялось посредством (1) проведения тренинговых мероприятий (семинаров), которые одновременно обеспечивают выполнение задач по развитию и обучению, (2) разработка и публикация Юридического справочника, (3) проведение презентаций путем достижения одобрения Сторон ОМС по рекомендации (посредством решений МПК) 4 международных конвенций в сфере международного транспорта.

Контрактором были изучены возможности расширения использования коммерческого страхования грузов и ответственности перевозчиков. Результаты исследований и рекомендации изложены в отчете.

Спектр предлагаемых правовых инструментов, составленных и представленных на рассмотрение НЮРГ и ПС в ходе отчетного периода, был внедрен посредством:

- (1) Решения III встречи МПК ТРАСЕКА¹, обязывающего стороны (I) ввести нулевую ставку НДС по услугам железнодорожного транспорта международного и транзитного железнодорожного сообщения, включая транспортировку, экспедирование, услуги по погрузке/разгрузке и хранению; (II) отменить применение залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, полюсов страхования финансовых рисков и железнодорожные гарантии по

¹ Азербайджан принял данное Решение (ратифицировано в марте 2003г) II встречи МПК ТРАСЕКА (Ташкент) даже до момента его окончательного одобрения на III встрече МПК ТРАСЕКА.

железнодорожному транзиту грузов; (III) обеспечить свободную выдачу виз лицам, перевозящим и/или сопровождающим гуманитарную помощь и строительные материалы в Афганистан по коридору ТРАСЕКА,

- (2) Рекомендаций Рабочих групп экспертов по юридическим вопросам (Рабочие группы в ходе встреч Национальных Секретарей и Экспертов по юридическим вопросам, 6-8 октября 2004 года, Баку), представление Проекта Протокола по Дополнениям к ОМС для дальнейшего одобрения в ходе следующей встречи МПК, который включает в себя введение изменений/дополнений к (I) Техническому Приложению к Основному Соглашению по автомобильному транспорту, (II) Техническое Приложение к ОМС по Таможенным процедурам и составлению документации, а также введение новых Технических Приложений по (III) системе со-финансирования ПС МПК ТРАСЕКА², (iv) Мультиmodalным перевозкам, (v) Инвестициям ТРАСЕКА, (vi) Экспедиторской деятельности. См. Приложения 2,5 и 6 к заключительным документам встречи РГ.

Разработка Технических Приложений по Инвестициям ТРАСЕКА и Экспедиторской деятельности осуществлялась Контрактором в дополнение к основной деятельности по просьбе стран-участниц.

Контрактор составил каталог двусторонних и многосторонних соглашений в области транспорта и, проанализировав их воздействие, разработал Юридический справочник по международным соглашениям для использования транспортными операторами и торговыми агентами, включающий в себя: перечень международных соглашений с комментариями, пояснительную часть по ОМС и его приложениям, изменениям и дополнениям, пояснительную часть по международным разрешительным системам квот в сфере автомобильного транспорта; рекомендации в рамках концепции Развития торговли и транспорта. Юридический справочник будет опубликован одновременно с Заключительным отчетом проекта. В целях предоставления лучшего доступа к имеющимся данным необходимо открыть веб-страницу, обеспечивающую быстрый доступ в режиме он-лайн ко всем соответствующим соглашениям при регулярном обновлении информации.

Контрактором исследована необходимость гармонизации технических стандартов для производства и эксплуатации грузового автомобильного транспорта, а также возможные методы адаптирования стандартов ЕС по лицензированию операторов и рабочему времени водителей, - для использования в регионе ТРАСЕКА. Результаты исследований и рекомендации содержатся в настоящем Отчете.

С начала проекта до настоящего момента времени эксперты проекта осуществляли содействие деятельности ПС МПК ТРАСЕКА (1) в подготовке к заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 23-24 января 2003 года, проведенного в Баку; (2) в подготовке к Заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 22-23 мая 2003 года, проведенного в Ташкенте; (3) в подготовке к Заседанию Рабочей Группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 8 октября в Ереване, а также во время III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября; (4) в подготовке к заседанию глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА 17-18 июля; (5) активным участием Координатора проекта в процессе переговоров и подготовкой документов по присоединению Ирана и Афганистана к коридору ТРАСЕКА путем подписания его Основного многостороннего соглашения, (6) участием во встрече ПС, проведенного в Алматы 21-22 апреля 2004г, (7) в подготовке и проведению встречи Национальных секретарей ПС и экспертов по юридическим вопросам 6-8 октября 2004 года в Баку (см. Список участников, Приложение 4).

На первом этапе эксперты проекта разработали Положения МПК ТРАСЕКА, а также Положение о Постоянном Секретариате, провели ряд встреч с экспертами по юридическим вопросам (пункты 1,2, 3 вышеуказанного параграфа), в результате которых в ходе III-его ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА было принято соответствующее решение, одобренное со стороны стран-участниц.

Задача по развитию и обучению включает в себя три дополнительных направления: (1) разработка Руководства для операторов перевозок; (2) обучение в рамках рабочего графика НЮРГ, и (3) проведение презентаций в ходе семинаров совместно с проектом «Повышение квалификации высшего руководящего состава транспортного сектора» (в Алматы, Ташкенте).

² Предложенной и разработанной ПС

К Контрактору была обращена просьба со стороны ПС подготовить проект Стратегии МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг. Данный проект, предварительно представленный на III-ем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА и принятый за основу к дальнейшему рассмотрению сторон, был далее доработан Контрактором и представлен на встрече Национальных секретарей и экспертов МИД 6-8 октября 2004 года. В ходе данной встречи проект **Приложение 7** был одобрен и рекомендован МПК ТРАСЕКА **Приложение 2**, Протокол проведения встречи к дальнейшему принятию в ходе следующей Ежегодной Конференции.

Контрактор воспользовался созданными НЮРГ также для того, чтобы внести предложение о двух поправках в ОМС, статьи 5 и 6, в отношении режима международных перевозок, применяемого по ОМС, в целях содействия торговле и транспорту вдоль коридора. В ходе октябрьской встречи ПС был одобрен Проект Протокола по изменениям к данным статьям ОМС и рекомендован МПК к дальнейшему принятию в ходе следующей ежегодной конференции.

В данном контексте были изучены все предыдущие проекты ТРАСЕКА, имеющие отношение к настоящему Проекту, и все рекомендации по ним, а также предложения и комментарии Сторон ОМС были приняты к сведению для дальнейшей проработки.

Как отмечено в предыдущих и текущих отчетах все пункты Резюме проекта к настоящему моменту времени выполнены. Хотя принятие комплекта документов, рекомендованного консультантами для введения в странах ТРАСЕКА, и одобренного сторонами в целом, отложено до момента получения одобрения на более высоком уровне в ходе следующей ежегодной встречи МПК ТРАСЕКА, которая состоится уже по завершению проекта, Контрактор, воспользовавшись результатами работы НЮРГ и встречи РГ в Постоянном Секретариате, проведенной 6-8 октября 2004, в принципе, получил одобрение данных проектов для представления их на следующей Конференции МПК. См. Приложение, Решения и Рекомендации, принятые в процессе Рабочей встречи ПС МПК ТРАСЕКА (Пункт 8).

3 Отчет о проведении завершающего этапа проекта

3.1 Содействие ратификации и реализации международных соглашений

1. В целях создания однообразной региональной политики, сторонам необходимо вступать в международные конвенции. Статья 2 Технического Приложения по проведению таможенных процедур содержит перечень международных конвенций, рекомендованных к присоединению. В ходе встречи Рабочей группы ПС, проведенной в Баку 6-8 октября 2004 года, было рекомендовано МПК дополнить данный перечень еще 4 другими конвенциями (посредством внесения дополнений в это Техническое приложение): Международная Конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (с дополнениями), 18 мая 1973, Киото; Конвенция по таможенной очистке контейнеров, используемых в международных перевозках, 21 января 1994г., Женева; Соглашение относительно введения международных Технических Положений для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые устанавливаются и/или используются на колесных транспортных средствах, 24 июня 1998, Женева; Конвенция ООН по Ответственности операторов транспортных терминалов в сфере международной торговли, 12 апреля 1991, Вена.

2. Контрактором были изучены возможности расширения использования коммерческого страхования грузов в странах ТРАСЕКА и представлены результаты исследований и рекомендации, изложенные в документе, представленном на обсуждение (Приложение 9). Данное страхование включает в себя защиту интересов страховых агентов от правомерных претензий, исходящих от застрахованных лиц, на основании: положений соответствующих международных договоров, национального законодательства, применяемого на территории, где было произведено страхование услуг, либо соответствующих претензий застрахованного лица в связи с произошедшим страховым случаем, а также на основании иного соглашения, принятого страховым агентом.

В то же самое время выплата страховых начислений напрямую зависит от конечной стоимости транспортировки. Национальное законодательство в большинстве стран ТРАСЕКА (Азербайджан, Грузия...) предупреждает зарубежные страховые агентства от предоставления своих услуг напрямую клиентам, позволяя осуществлять данное страхование только при содействии страховых альянсов, что в конечном итоге увеличивает стоимость страхования и, следовательно, стоимость транспортировки. **Правительствам рекомендуется пересмотреть политику, проводимую на текущий момент времени, и направленную на защиту внутреннего рынка в сфере страхования, а также разрешить зарубежным страховым компаниям вести свою деятельность, которая бы соответствовала определенным признанным критериям, как например, сетевые агентства, существующие во всем мире, лимиты премиальных выплат и т.д.**

До недавнего времени системы ответственности грузовых транспортных перевозчиков развивались по одно-модальной схеме, особенно морские, воздушные, автодорожные и железнодорожные. Это отражает метод перевозки грузов – на одно-модальной основе. В отношении ТРАСЕКА, данное охватывает условия и степень ответственности, введенные согласно применяемым международным соглашениям и конвенциям. А именно, CMR (1956) по автодорожному транспорту, SMGS (1951) и COTIF/CIV (1980) для железнодорожного, Правила Гааги (1924, с дополнениями в Висби от 1968 г.) для морского транспорта и Конвенция по ответственности операторов транспортных терминалов в сфере международной торговли (1991).

На современном этапе груз все чаще рассматривается как часть транспортной цепи поставок, которая обычно включает мультимодальные перевозки.

Пункт 6, Статья 5 Проекта Технического Приложения по мультимодальному транспорту, рекомендованного сторонам для принятия, предусматривает обязательное страхование мультимодального транспорта.

Существует два разных режима страхования ответственности, которые могут быть использованы по отношению к мультимодальному транспорту:

- сетевая (или хамелеон) система ответственности, где существующие обязательные положения, регулирующие одно-модальные перевозки, применяются только в каждом из случаев «потери, повреждения или задержки» ;

- система единой ответственности, где действуют одни и те же условия в течение всего периода действия контракта вне зависимости от того, какой способ используется.

Проект Технического приложения по мультимодальному транспорту предусматривает единый режим ответственности, выдержка из пункта 3, статьи 7: «Оператор мультимодального транспорта несет ответственность за утерю, повреждение товаров или задержку транспортировки с момента приема товаров к транспортировке и до момента передачи товара уполномоченному представителю».

3.2 Новые Технические Приложения к ОМС

На данный момент времени Основное Соглашение наряду с другими институциональными реформами, имеющими место с 1998 года, оказало воздействие на страны-участницы в их стремлении установить лучший доступ ко всем транспортным службам, зарегистрированным в регионе. Следующим шагом является обеспечение правовой основы для современных и эффективных транспортных услуг, такие как мультимодальные перевозки, а также обеспечение прочной законодательной операционной среды для грузовых экспедиторских служб.

Существующая правовая система состоит из множества сложных международных конвенций, разработанных с целью регулирования единых модальных перевозок, а также различных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законодательств и стандартных рамочных контрактов. Следовательно, и условия и степень ответственности варьируются от случая к случаю, оставаясь непредсказуемыми.

Для нейтрализации данного факта стороны ОМС пришли к решению:

(а) разработать проект Технического приложения к ОМС по *Мультимодальному Транспорту*, которое предлагает *единый международный режим* регулирования ответственности при утере, повреждении или потере груза

и

(б) проект Технического приложения к ОМС по *Грузовой экспедиторской деятельности*, который обеспечивает должное распределение прав и ответственности в отношении участников договора на перевозку грузов, осуществляемого экспедиторской компанией.

Проект Технического приложения по мультимодальным перевозкам (**Приложение 5, Документ 4** Общего Протокола) обсуждался в ходе встречи экспертов по юридическим вопросам, проведенным одновременно с Заседанием Национальных секретарей Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Баку 6-8 октября 2004 г. Данный проект был в основном принят с примечаниями в отношении его формата. Была достигнута договоренность о том, что данное Приложение должно быть отнесено к положениям по существующим мультимодальным перевозкам, издаваемым внутренними уполномоченными органами государств.

В отношении проекта Технического приложения по грузовой экспедиторской деятельности (**Приложение 5, Документ 6** Общего протокола) была достигнута договоренность в ходе той же встречи о внесении дополнения в виде Статьи об определениях, и о включении положений, устанавливающих ответственность по контракту/деятельности экспедиторов на базе международных конвенций. Было оговорено, что данное Приложение должно быть отнесено к положениям, применяемым к мультимодальным перевозкам, изданным внутренними уполномоченными службами государств.

Заключительные решения и рекомендации (**Приложение 2**), констатируют, что оба проекта должны быть представлены на рассмотрение в ходе следующей Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА для последующего принятия Сторонами.

3.3 Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта

Задача разбита на: (1) исследование потребностей и (2) рекомендации по регулятивным инновациям по стандартам для производства и эксплуатации автомобильного транспорта, с тем, чтобы они были применимы к автомобильному транспорту, используемому на международных маршрутах по региону ТРАСЕКА, приблизив их к стандартам ЕЭК ООН. Задача включает в себя предложения о том, каким образом стандарты ЕС по лицензированию операторов и труду водителей могут быть адаптированы для использования в регионе.

Результаты исследований, изложенные Контрактором в своих рекомендациях и описанные в Приложении 5 Отчета о ходе осуществления проекта III. Контрактор ожидал получить обратные комментарии со стороны НЮРГ после предоставления Отчета о ходе осуществления проекта. Предложения до сих пор находятся на рассмотрении компетентных органов, причастных к изучению технического состояния автотранспортных парков стран-участниц. Ожидается, что к завершению проекта стороны все представят соответствующие комментарии, которые будут использованы в процессе составления проекта Технического приложения к Основному соглашению.

3.4 Правовое обеспечение работы ПС

- 1) Как было отмечено в предыдущем отчете, совместно с ПС МПК ТРАСЕКА эксперты проекта следили за реализацией подписанных и ратифицированных протоколов по изменениям и дополнениям к ОМС, (применение таможенных депозитов, страховые полисы в отношении финансовых рисков, гарантии по транзитным перевозкам грузов железнодорожным транспортом и свободная выдача виз лицам, осуществляющим перевозку товаров и строительных материалов в Афганистан по коридору ТРАСЕКА).
- 2) Активное участие экспертов проекта (в особенности Координатора проекта) в процесс обсуждения и подготовки документов для присоединения Ирана, Афганистана и Пакистана к коридору ТРАСЕКА путем подписания его Основного Соглашения.
- 3) Эксперты проекта предоставили консалтинговое содействие по текущим параллельным проектам (Повышение квалификации старших должностных лиц транспортного сектора, Содействие торговле и институциональная поддержка, который начался в августе 2004г).
- 4) Проект так же предоставил структуры, созданные им для выработки единого подхода странами ко всем модификациям, предлагаемым консультантами ЕС Контрактор также

Кроме этого, Контрактор контролировал согласование и внедрение изменений в статьи 5 и, пункт 2 статьи 6 к ОМС. Предлагаемые изменения направлены на повышение конкурентоспособности международных перевозок и расширение ареала действия статьи 6 ОМС, о льготных условиях и тарифах, а также, обеспечивают единое толкование положений английского и русского экземпляров Основного соглашения.

- 5) Результаты по данным направлениям деятельности включены в Приложение 6, в Решения и Рекомендации по итогам встречи Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам ПС, проведенной в Баку 6-8 октября 2004г (Приложение 6 к Отчету).
- 6) Данная встреча экспертов по юридическим вопросам, делегированных министерствами иностранных дел и министерствами транспорта, прошла под председательством руководителя проекта при содействии координатора проекта.

В целом, встреча сформулировала и рассмотрела проекты: 1. Общего протокола, 2. текстов предлагаемых дополнений к Техническому Приложению ОМС по таможенным процедурам и оформлению таможенных документов, по Международному автотранспортному транспорту, 3. проекты Технических приложений к ОМС по мультимодальному транспорту, грузовой экспедиторской деятельности и инвестициям ТРАСЕКА (Приложение 5 – Основной Протокол и его прилагаемые документы); 1 специальный Протокол по дополнениям к Статье 5 и 6, Основное соглашение, - которое в ходе встречи экспертов по юридическим вопросам и встречи Национальных секретарей³ было рассмотрено, дополнено и согласовано в соответствии с Проектом Стратегии МПК ТРАСЕКА (Приложение 6). См.3.6 для детальной информации.

³ Данная встреча ПС проводилась параллельно по заседаниям Национальных секретарей и заседаниям экспертов по юридическим вопросам

3.5 Виза ТРАСЕКА

НЮРГ было поручено: (1) контроль и содействие внедрению вводной системы в странах, которые полностью одобрили Протокол по дополнениям к ОМС; (2) содействие гармонизации внутренних законодательств в странах, поддержавших Протокол с оговорками в связи с расхождениями в национальном законодательстве (напр. в Грузии). Консультантами была предоставлена правовая поддержка по специальным запросам.

Проектом завершено обсуждение по теме упрощения и гармонизации административных процедур по положениям пересечения границ (второй этап Визы ТРАСЕКА).

Страны СНГ на текущий момент времени используют разнообразные форматы при оформлении транспортной документации и процедур заполнения данных, препятствующих грузопотоку по коридору ТРАСЕКА и эффективному контролю за грузооборотом. Ожидается, что в скором времени будет достигнут определенный уровень гармонизации законодательной базы по международным перевозкам посредством разработки проектов и предложений сторонам для принятия их на более высоком уровне. Следующим шагом будет подготовка модели ряда документов в сфере транспорта и торговли на основе международных стандартов. Сторонам так же рекомендуется принять дополнения, внесенные в Техническое приложение к ОМС по таможенным процедурам и оформлению таможенной документации с прилагаемым заключительными директивами на основе международных стандартов.

Контрактор предлагает рассматривать проекты ТП по мультимодальным перевозкам и экспедиторской деятельности (Приложение 5, документы 4,6) в сочетании с транзитными грузовыми документами, которые предлагается разработать на основании форм электронных документов UN ECE CEFACT и IMMA (e-docs), которые должны быть доработаны и согласованы Сторонами ОМС и ПС МПК ТРАСЕКА, как вторую фазу реализации концепции ТРАСЕКА Виза.

Данное Контрактор рекомендует ПС МПК ТРАСЕКА в случае, если вышеуказанные проекты ТП будут подписаны сторонами, следующий проект предусматривает разработку и принятие сторонами ОМС единого транзитного документа.

3.6 Стратегия МПК ТРАСЕКА в деле развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010гг.

В соответствии с Заключительными Резолюциями проект стратегии развития Транспортного коридора ТРАСЕКА на период 2005-2010гг. был принят для дальнейшей доработки (Заключительные резолюции III-ей Ежегодной Встречи МПК ТРАСЕКА, Решение 12).

Данный проект был представлен на обсуждение и изучен экспертами проекта, ПС, Национальными Секретарями и НЮРГ, принимая во внимание предложения, комментарии и рекомендации сторон ОМС, полученные ранее.

Включив комментарии сторон, новая версия Проекта стратегии (Приложение 5 к рекомендациям и Решениям встречи РГ, Приложение 7) была представлена на встрече Рабочей группы ПС МПК ТРАСЕКА 7 октября 2004 года.

Участники встречи выразили полную поддержку в отношении документов проекта стратегии МПК ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на период 2005-2010гг. Представители сторон приняли решение о представлении согласованной версии проекта стратегии на рассмотрение Европейской Комиссии для получения комментариев для дальнейшего одобрения Межгосударственной комиссии ТРАСЕКА в ходе следующей Ежегодной конференции. См. Приложение 2 – Решения и рекомендации.

3.7 Промышленно-консультативный совет ТРАСЕКА

В своем выступлении на встрече РГ, проведенной в ПС 6-8 октября 2004 года, Контрактор представил концепцию ПКС. На настоящий момент времени Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, имея свою усовершенствованную структуру национальных представительских офисов, возглавляемых Национальными Секретарями, ищет возможность самофинансирования (соответствующее решение было принято на последней встрече РГ, см. Приложение 2). Контрактор полагает, что введение ПКС значительным образом укрепит жизнеспособность всей структуры. Документы о концепции прилагаются к отчету (Приложение 8).

3.8 Внешние связи проекта

В течение отчетного периода эксперты проекта провели/организовали следующие встречи:

A. Национальные секретари стран-участниц ОМС

B. Официальные лица:

Г-н С. Кроль, Первый заместитель Министра транспорта Украины; г-н Мурадзян, Первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Грузии; г-н Барии Кэйбл, ЭСКАТО ООН, Директор сектора транспорта и туризма; г-н Л. Костиченко, Президент ассоциации международных автодорожных перевозчиков; г-н Е. Казанцев, КТС, председатель исполнительного комитета; г-н Ричард Лакс, г-н Франц Гетц, Делегация ЕС в Грузии; г-жа А. Байдебекова, Делегация ЕС в Казахстане.

C. Экспедиторские компании:

TRANSRAIL, г-н Ганс Рейнард, Управляющий; SILK ROAD, Герхард Перссдорф, Гела Лежава, Генеральный директор.

D. Мониторинг

Офисы мониторинга в Тбилиси, Ташкенте, Алматы.

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПО СОСТОЯНИЮ НА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Наименование проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок	Номер проекта: 2002/027-526	Страны-бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Страницы: 1
Подготовлен: октябрь 2004		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates	
Результаты	Отклонение от плана	Причина отклонения	Комментарии по ограничениям и допущениям
НЮРГ созданы, и эффективность их работы обеспечена к 07/2003	10%	Задержка назначения кандидатов НЮРГ уполномоченными ведомствами в некоторых Странах (См. отчет I)	Приверженность НЮРГ обяз-ву о сотрудничестве
Идентифицированы рекомендуемые конвенции и сообщены Странах к 10/2003, согласованы для включения в ОМС посредством РГ МПК ТРАСЕКА, 10/ 2004	0%	Нет	Приверженность правительств Странах исполнять ОМС
Разработан юридический справочник по межд.конвенциям и соглашениям – к 11/2003, опубликован в 10/2004	0%	Нет	Нет
Трейнинг для НЮРГ разработан и частично проведен к 11/2003; полностью проведен к 06/2004	0%	Нет	Нет
Новые ТП к ОМС по:			
a. мультимодальным транзитным перевозкам – разработан и согласован к 10/2003	0%	Нет	Нет
b. инвестициям ТРАСЕКА - разработан и согласован к 10/2003			
c. деятельности экспедиторов – разработан и согласован к 10/2003			
Современные стандарты по транспортным средствам: выявлены потребности – к 10/2003; подготовлены рекомендации к 06/2004	15%	Задержка в создании НЮРГ, которая привела к запаздыванию получения информации от Странах.	Достаточность информации, получаемой от НЮРГ
Правовая поддержка ПС МПК ТРАСЕКА – предоставлена	0%	Нет	Нет
Финансовая поддержка предоставлена, обязательства полностью исполнены к 07/2003	0%	Нет	Нет
Виза ТРАСЕКА согласована с МПК ТРАСЕКА к 10/2003	0%	Нет	Нет
Стратегия развития ТРАСЕКА 2004-2008 гг – проект представлен к 10/2003; согласован как окончательный проект к 10/2004	0%	Нет	Нет

4 Ход осуществления проекта за отчетный период

4.1 Рабочие Заседания НЮРГ

К ноябрю 2003 года Национальные Рабочие Юридические Группы были созданы во всех (12) странах-участницах ТРАСЕКА, за исключением Туркменистана, и официальный состав НЮРГ был сформирован к середине июля 2003 г. Техническое задание НЮРГ, которое предусматривает также положения о финансировании их деятельности, было подготовлено и согласовано Таск-Менеджером 9^{го} 2003 г. В дальнейшем, в соответствии с положениями ТЗ, были разработаны положения, перечень задач, а также Схема мониторинга и критерии оценки, которые были согласованы Таск-менеджером и переданы Сторонам. См. Приложение 1 - Индикаторы мониторинга и оценки, с перечнем задач. Координатором и руководителем проекта были предприняты ряд поездок для участия в работе первых заседаний в Астане, Ташкенте, Кишиневе, Киеве, Баку, Ереване.

На протяжении всего проекта НЮРГ оказывали содействие сторонам ОМС в своих соответствующих странах, а эксперты проекта способствовали правильному пониманию барьеров в законодательстве и устранению их посредством гармонизации национального законодательства в сфере транзитных перевозок. Для этой цели НЮРГ (1) провели анализ существующих законодательных актов и собрали необходимые данные/информацию, включенные в последующие отчеты, (2) составили проекты юридических актов, внесли предложения в ОМС и текущее законодательство, содействовали введению изменений/дополнений или выработке новых технических приложений к ОМС в целях повышения конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), (3) предложили план действий по дальнейшему эффективному внедрению ОМС, и т.д.

В соответствии с планами, выработанными в начальный период проекта, Контрактор выразил уверенность в том, что в состав НЮРГ, там где это возможно, входят представители аппарата президента, министерства иностранных дел, его соответствующих департаментов, министерств транспорта или его эквивалентов, министерства внешних экономических связей или его эквивалентов, министерства юстиции и экспедиторских ассоциаций, а также автодорожных транспортных ассоциаций. Как было отмечено в ВО, НЮРГ организовывали встречи приблизительно раз в месяц и все участники НЮРГ были вовлечены в деятельность проекта.

Рабочие заседания и семинары НЮРГ финансируются из средств проекта. Было проведено 62 заседания, 34 из которых было проведено с участием руководителя, координатора проекта и/или экспертов проекта. Итоги данных заседаний были запротоколированы и переданы Контрактору.

По завершению проекта национальные ЮРГ должны остаться в прежнем составе, выполняя свою вторую функцию в соответствии с уставом по продолжению своей работы в МПК и постоянном Секретариате, представляя ЮРГ Национальных Комиссий МПК ТРАСЕКА.

Общая оценка деятельности НЮРГ за период 2003-2004гг.:

Проведено 62 заседания (рабочих групп), 35 из которых были проведены с участием экспертов проекта ОЮБТП.

Данная оценка деятельности была проведена с учетом Заключительных резолюций III-ей Ежегодной Конференции ТРАСЕКА МПК ТРАСЕКА, Технического Задания НЮРГ и Заключительных решений и рекомендаций встречи Рабочей группы НС и экспертов по юридическим вопросам в Баку 6-8 октября.

По завершению сравнительной оценки проект ОЮБТП заключил, что НЮРГ, подписавшие Основное соглашение, проявили активное участие и большинство из поставленных задач было завершено.

Как показали представленные отчеты, некоторые из задач не были полностью завершены. Это относится к задаче по сбору, обработке информации, мониторингу национального законодательства и выявлению нарушений Основного соглашения.

Суммарная оценка деятельности НЮРГ – «хорошая», 85% бюджетных средств, выделенных на НЮРГ, были выплачены. См. Приложение 1, Индикаторы мониторинга и оценки.

4.2 Каталог двусторонних и многосторонних транспортных транзитных соглашений

Были собраны двусторонние и многосторонние транспортные соглашения, вошедшие впоследствии в каталог с проведением анализа воздействия на Основное соглашение.

Используя эти данные, Контрактор (1) предоставил отчет по нарушениям Основного соглашения (см. Отчеты об осуществлении деятельности проекта I и II); (2) предложил 28 изменений и дополнений, а также 4 проекта новых технических приложений к ОМС; (3) разработал и предоставил на рассмотрение Юридический справочник по Международным конвенциям и соглашениям для транспортных операторов и торговых агентов.

В целях обеспечения лучшего доступа к имеющимся данным, должны быть открыта веб-страница, обеспечивающая постоянный доступ ко всем соответствующим соглашениям при регулярном обновлении информации на ней.

4.3 Содействие ратификации международных соглашений

Как отмечалось во Вступительном отчете, при содействии Национальных ЮРГ, Контрактор оказывал содействие ратификации международных соглашений на национальном уровне, выявляя необходимые к ратификации в рамках Юридического Справочника по международным соглашениям.

Данная задача развивалась следующим образом: (1) поэтапное введение следующих специальных задач, обозначенных в ТЗ:

А. рассмотрение и предоставление отчета по затруднениям на основании полученного опыта в процессе ведения ратифицированных международных конвенций;

Б. практические рекомендации по определенным проблемам;

В. выявление возможности более расширенного использования коммерческого страхования грузов и ответственности перевозчиков;

Г. подготовка рекомендаций по предстоящей деятельности,

и

(2) ряд специальных поэтапных видов деятельности (выявление, отбор, проведение семинаров и тренингов), способствующих принятию странами других международных документов, перечень которых будет дополнительно введен в Статью 2 Основного Соглашения.

Дополнение индикаторов измеримости, такие как число слушателей тренингов и семинаров, количество презентаций ... и т.д.

Первый блок задач, результатом которого явились рекомендации по (а) режимам ответственности как основа к гармонизации условий страхования, (б) инвестиционные предложения. В отношении расширения возможностей страхования перевозчиков, сторонам рекомендуется прежде всего придти к соглашению о едином решении по организации страхования, используя «режим единой ответственности», как было описано в пункте 3.1. Инвестиционные предложения были представлены Контрактором в проекте технического приложения по Инвестициям ТРАСЕКА, описанным ниже в пункте 4.3.

Второй блок был выполнен посредством проведения тренинга для Национальных Юридических рабочих Групп. Данный тренинг включал в себя три компонента: (а) брифинг по режимам ответственности, предлагаемым в рамках международных конвенций, рекомендованных Резолюцией ООН ESCAP 48/11 по автодорожному и железнодорожному способу перевозки, а также международных документов, представленных для присоединения посредством дополнения пункта 1 в Статью 2 «Международные Конвенции» Основного соглашения, (б) интерпретация положений Основного соглашения, рассмотрение фактов, представленных Контрактором, выработка рекомендаций по нейтрализации текущих/избежания последующих нарушений.

Все это было вынесено на рассмотрение в ходе Рабочей группы ПС для введения 4 новых конвенций в перечень международных конвенций, рекомендованных к присоединению, статьи 2 Технического

приложения по процедурам оформления таможенной документации: а именно, Международной Конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (в новой редакции) Киото, 18 мая 1973г; Конвенции по таможенной очистке контейнеров, используемых в международных перевозках, Женева 21 января 1994г.; Соглашение относительно введения международных технических положений для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут устанавливаться и/или использоваться на колесных транспортных средствах, Женева, 24 июня 1998г.; Конвенция ООН по ответственности операторов транспортных терминалов в сфере международной торговли, Вена, 12 апреля 1991г. (Приложение 5, Документ 1 Общего Протокола)

4.4 Развитие управления и проведение тренинга (семинаров)

Данная задача разделена на два согласующихся между собой мероприятия, описанных ниже.

А. Юридический Справочник

Контрактор составил проект Руководства, в которое вошли следующие главы:

- Перечень комментированных предлагаемых для присоединения международных соглашений;
- Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
- Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок;
- Рекомендации в рамках Концепции Развития торговли и транспорта

Проект Руководства был разослан национальным секретарям для получения комментариев, в которые необходимо было внести изменения, были получены и Юридический Справочник будет опубликован и разослан одновременно с данным отчетом.

Б. Подготовка и проведение семинаров для Национальных юридических рабочих групп

Данный семинар состоял из двух нижеследующих компонентов:

- Брифинг по правовым режимам, создаваемым в рамках применения положений конвенций, рекомендуемых резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН по автомобильным и железнодорожным перевозкам, о мерах по содействию перевозкам, а также по международным соглашениям, предложенным к присоединению путем внесения дополнений к п.1 Статьи 2 «Международные Конвенции» Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов, - в отношении мер по содействию торговли и распространению страхования ответственности.
- разъяснительная часть в отношении положений основного Соглашения. Анализ фактов, выявленных Контрактором, рекомендательные меры по смягчению существующих и избежанию возможных нарушений.

Особый акцент сделан на достижение общего понимания проблемы.

Каждый компонент был разделен на два этапа, выполняемый в соответствии с рабочим планом НЮРГ.

С 18 по 23 апреля в Алма-Ате проектом «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора» был проведен семинар (уровень А), в котором приняли участие более 60 участников из различных государственных учреждений и ведомств стран ТРАСЕКА, задействованных в международных перевозках. В семинаре так же приняли участие все Национальные секретари Сторон ОМС.

Данный семинар был проведен двумя проектами. Экспертами проекта ОЮБТП в ходе семинара были продемонстрированы две презентации:

- первая презентация была посвящена актуальным вопросам содействия развитию Торговле и Транспорта ;
- во второй презентации были освещены основные стратегические направления развития МПК ТРАСЕКА.

Участникам семинара, многие из которых были членами НЮРГ в своих странах, были представлены на обсуждение основные рекомендации экспертов проекта ОЮБТП (28 проектов поправок и дополнений и 4 проекта новых технических приложений к ОМС).

Подобные встречи и дискуссии, совместно с экспертами «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», были продолжены в Ташкенте с 7.06.2004 по 17.06.2004 на семинаре (уровень В), организованном руководством проекта «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора», на котором экспертами проекта ОЮБТП предложили постатейное обсуждение всех 28 поправок и дополнений к ОМС.

4.5 Новые технические приложения к ОМС

Как было предусмотрено на начальном этапе, Контрактор провел ряд встреч с Национальными ЮРГ с целью обсуждения основных юридических документов (Протокол по изменениям и дополнениям к Основному Соглашению, особенно тех документов, что содержали новые технические приложения), а также представил их на многосторонней юридической рабочей группе, проведенной ПС МПК ТРАСЕКА в Баку 6-8 октября 2004 года.

1. На встрече обсуждался *Проект Технического Приложения по Мультимодальным перевозкам (Приложение 5, Документ 3 к Основному Протоколу)*, концепция данного документа был в целом одобрена с замечаниями в отношении его формата. Была достигнута договоренность, что данное Приложение должно относиться к Правилам, применяемым к мультимодальным перевозкам, установленным национальными уполномоченными органами.

Проект данного Технического Приложения представляет *международный единый режим*, регулирующий ответственность за потерю, повреждение и задержку грузов.

2. Проект Технического Приложения по Инвестициям ТРАСЕКА (*Приложение 5, Документ 5 к Основному Протоколу*), представленный экспертами проекта ОЮБТП, обсуждался постатейно, принимая как основу проект, предложенный НЮРГ Румынии. На встрече данный Проект был доработан и принят как документ заключительных рекомендаций к Конференции МПК ТРАСЕКА.

Проект данного Технического Приложения по Инвестициям ТРАСЕКА, а также его последующие предложения по механизму разрешения споров, Гарантийному Фонду ТРАСЕКА, Промышленно-консультативному совету ТРАСЕКА (*Приложение 8, Документ Концепции*), были разработаны с целью привлечения финансовых потоков, необходимых для развития транспортной инфраструктуры в регионе ТРАСЕКА.

3. В отношении *Проекта Технического Приложения по экспедиторской деятельности (Приложение 6 к Основному Протоколу)* была достигнута договоренность внести дополнение в виде статьи с определениями и включить положения, устанавливающие ответственность участников контрактов/деятельности в сфере грузового экспедирования, регулирующую в соответствии с национальными конвенциями. Была достигнута договоренность о том, что данное Приложение должно относиться к Правилам, применяемым в отношении мультимодальных перевозок, установленным национальными уполномоченными органами.

Проект данного Технического Приложения по Грузовой Экспедиторской Деятельности, который также был рассмотрен Сторонами наряду с другими новыми проектами, предоставляет возможность паритетного распределения прав и обязанностей участников контракта на транспортировку, осуществляемого экспедиторской компанией.

4.6 Гармонизация стандартов для автотранспортных средств

Задача была разбита на три этапа: (1) изучение потребностей; (2) выработка рекомендаций нормативных инноваций в сфере дорожного строительства-и-эксплуатации грузовых транспортных средств с целью сближения правил, применимых к автомобильному транспорту, перемещаемому по региону ТРАСЕКА, со стандартами, установленными ЕЭК ООН. Подцелью является предложение концепции о том, как стандарты ЕС по лицензированию деятельности и режима работы водителя могли бы быть применимы в регионе.

Изучив потребности, Контрактор представил свои рекомендации, как описано в Приложении 5, в Отчете по осуществлению деятельности проекта III. Контрактор предполагал получить комментарии НЮРГ после отсылки Отчета по осуществлению деятельности проекта. Данные предложения до настоящего момента

времени находятся на рассмотрении компетентных органов (агентств) на предмет проведения тщательной проверки транспортных парков в странах Сторон. Ожидается, что по окончании проекта Стороны предоставят соответствующие рекомендации, которые могли бы быть использованы в будущем в процессе работы над Проектом Технического Приложения к ОМС.

4.7 Выработка разрешительной транспортной системы квот

Как было запланировано на Начальном этапе проекта, был выработан план по вводу системы региональной автотранспортной разрешительной системы квот. Были составлены проекты соответствующих дополнений к Техническому Приложению по международному автотранспорту к ОМС, которые затем были представлены на рассмотрение Сторон.

Представленный Проект Протокола по изменения и дополнениям дает определение Разрешительной системы квот ТРАСЕКА, уполномоченных органов/процедур и средств к доступу на рынок, а также транзитным процедурам, которые были представлены на III-ей Ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА. Он остался неподписанным, главным образом, по причине нежелания сторон ОМС делегировать администрацию по распределению квот в ПС МПК ТРАСЕКА.

В ходе встречи РГ ПС МПК ТРАСЕКА данные Проект был рассмотрен вновь и сформулирован том виде, который приемлем для всех Сторон.

4.8 Правовое обеспечение работы ПС

III-ья Ежегодная конференция МПК ТРАСЕКА, проведенная 9-10 октября 2003г., стала вехой в реализации всего проекта. Было принято 12 заключительных резолюций, 8 из которых были подготовлены с участием экспертов ОЮБТП.:

Решение 2 – Положения МПК ТРАСЕКА и Положение о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА. Эти два документа положили юридическую основу к продолжению развития МПК ТРАСЕКА как института со своими оперативными органами: Постоянным Секретариатом, Национальными представительствами, возглавляемыми Национальными Секретарями.

Решение 3 – Создание рабочих групп МПК ТРАСЕКА (Совета) глав портов, железных дорог и судоходных компаний. Ежегодная встреча МПК одобрила создание Рабочей Группы (Совета) МПК ТРАСЕКА глав железных дорог, портов и судоходных компаний как координационного органа базовой инфраструктуры основных операторов транспортной инфраструктуры стран ТРАСЕКА.

Решение 4 - Подписание протокола о внесении изменений и дополнений в Основное многосторонне соглашение (Виза ТРАСЕКА). Данная резолюция включает в себя положения в отношении железнодорожной накладной СМГС, применения нулевой ставки НДС на ж/д услуги и неприменения таможенных закладных, банковских гарантий, страховых полисов с покрытием финансовых рисков, железнодорожных гарантий на транзит грузов железнодорожным транспортом.

Решение 5 - принять за основу проект Протокола о внесении изменений в ТП по международному автомобильному транспорту и таможенным процедурам.

Решение 7- рекомендовать сторонам согласовать проект ТП по мультимодальному транспорту – в кратчайшие сроки для дальнейшего подписания Протокола по изменениям в ОМС.

Решение 8 – принять за основу проект ТП по инвестициям ТРАСЕКА, и рекомендовать Сторонам согласовать его в наиболее короткие сроки для дальнейшего подписания Протокола по изменениям в ОМС.

Решение 9 – рекомендовать принять проект Протокола по Изменениям к Техническим Приложениям по таможенным процедурам в наиболее сжатые сроки для дальнейшего подписания Протокола по изменениям в ОМС. В связи с этим, предложить Сторонам присоединиться к 4 конвенциям, которые будут способствовать выходу на международный рынок транспортных услуг.

Решение 12 – принять проект стратегии МПК ТРАСЕКА о развитии транспортного коридора ТРАСЕКА на период 2005-2010 гг. – за основу для дальнейшей доработки до окончательного варианта, и рекомендовать сторонам дополнить представленные предложения в План действий ТРАСЕКА на 2004-2006 гг, новыми предложениями – для их согласования.

В течение всего отчетного периода эксперты проекта продолжали работу по предоставлению правовой поддержки ПС МПК ТРАСЕКА, именно (1) подготовка встречи Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам, проведенной в Баку 23-24 января 2003г.; (2) подготовка встречи Рабочей Группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам, проведенной в Ташкенте 22-23 мая 2003г.; (3) подготовка встреч Рабочих групп Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам 8 октября 2003г. и III-ей Ежегодной встречи МПК ТРАСЕКА 9-10 октября 2003г.; (4) подготовка встречи Глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц ТРАСЕКА 17-18 июля; (5) участие в обсуждении и подготовке необходимых документов по присоединению Ирана, Пакистана и Афганистана к коридору ТРАСЕКА путем подписания его Основного Соглашения; (6) участие во встрече ПС, проведенной в Алматы 21-22 апреля 2004г.; (7) подготовка и проведение (в части встречи экспертов по юридическим вопросам) заседания Национальных Секретарей и экспертов МИДа 6-8 октября 2004г. в Баку.

См. Повестку дня встречи экспертов по юридическим вопросам, проведенной 6-8 октября 2004 го **Приложение 3** и **Приложение 4** к перечню предложений, подготовленных проектом для встречи РГ.

Встреча экспертов по юридическим вопросам, делегированных Министерствами иностранных дел и Министерствами Транспорта прошла под председательством руководителя и координатора проекта.

На встрече была достигнута договоренность о внесении предложения представителя Румынии в отношении Протокола об изменениях в Основное соглашение, которое включает в себя изменения/дополнения в (I) техническое Приложение к ОМС по Автодорожному транспорту, (II) Техническое Приложение к ОМС по таможенной документации и таможенным процедурам, а также введение нового Технического Приложения по (III) совместному финансированию системы ПС МПК ТРАСЕКА, (IV) мультимодальным перевозкам, (V) Инвестиции ТРАСЕКА, (VI) экспедиторской деятельности.

Включив некоторые изменения в предлагаемый проект, он был рекомендован к одобрению в ходе следующей Конференции МПК ТРАСЕКА после внесения комментариев.

В отношении Технического Приложения по Международному Автодорожному Транспорту на встрече были рассмотрены два заключительных документа, принятых на Ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване (FD 7 – предложение ПС, и FD 8- предложение Турецкой стороны), дополненных предложениями, представленными здесь, и рекомендациями Сторон по одобрению изменений к ОМС, содержащихся в Приложении 1 Общего Протокола (Приложение....., Заключительные документы встречи РГ ПС).

В отношении Технического Приложения по Таможенным процедурам на встрече были рассмотрены документы FD 7, FD 8 и FD13 III-ей Ежегодной встречи МПК ТРАСЕКА. На встрече была достигнута договоренность рекомендовать МПК ТРАСЕКА принять данные документы к ОМС, содержащиеся в Приложении 2 Общего Протокола (Приложение 7, Заключительные документы РГ ПС) с изменениями контекста и необходимым анализом поправок, внесенных представителем Румынии (по названиям и перечню международных конвенций, рекомендованных к присоединению).

На данной встрече был рассмотрен Проект протокола по изменениям в ОМС (Приложение II), статьи 5 и пункта 2 Статьи 6, выработанный в соответствии с предложениями экспертов проекта ОЮБТП, отосланного Сторонам в мае 2004г. Инновации, предложенные на встрече, были признаны своевременными и целесообразными для развития международного транспорта по коридору и были рекомендованы для последующего рассмотрения и одобрения национальными структурами в странах Сторон.

Был согласован Проект Технического Приложения по мультимодальным перевозкам (Приложение 3), концепция данного документа была в целом принята с оговорками к его формату. Была достигнута договоренность о том, что данное Приложение будет отнесено к Правилам, применяемым в отношении мультимодальных перевозок, установленным национальными органами стран-участниц.

Проект Технического Приложения по Инвестициям ТРАСЕКА (Приложение 4), представленный экспертами проекта ОЮБТП, обсуждался постатейно в соответствии с предлагаемым проектом НЮРГ Румынии. На встрече был выработан и принят данные проект как окончательный вариант для рекомендации в ходе конференции МПК ТРАСЕКА.

В отношении к Проекту Технического Приложения по Экспедиторской деятельности (Приложение 5) была достигнута договоренность о внесении в него статьи о Дефинициях и включении дополнительных

положений, устанавливающих ответственность по контрактам/деятельности экспедиторов, регулируемым в соответствии с международными конвенциями. Достигнута договоренность о том, что данное Приложение должно быть отнесено к правилам, применяемым к мультимодальным перевозкам, установленным национальными службами стран-участниц.

4.9 Виза ТРАСЕКА

НЮРГ было поручено: (1) контроль и содействие внедрению вводной системы в странах, которые полностью одобрили Протокол по дополнениям к ОМС; (2) содействие гармонизации внутренних законодательств в странах, поддержавших Протокол с оговорками в связи с расхождениями в национальном законодательстве (напр. в Грузии). Консультантами была предоставлена правовая поддержка по специальным запросам.

Проектом завершено обсуждение по теме упрощения и гармонизации административных процедур по положениям пересечения границ (второй этап Визы ТРАСЕКА) в соответствии с Решением III-ей Встречи МПК ТРАСЕКА по подписанию Протокола об изменениях в ОМС. Он включает в себя положения в отношении железнодорожной накладной СМГС, применения нулевой ставки НДС на ж/д услуги и неприменения таможенных накладных, банковских гарантий, страховых полисов с покрытием финансовых рисков, железнодорожных гарантий на транзит грузов железнодорожным транспортом. Данный Протокол был одобрен в ходе II Ежегодной встречи в Ташкенте 13 мая 2003г., но вступил в силу только в Азербайджане.

Деятельность по проекту, имеющая отношение к теме (при содействии НЮРГ): Турция подала официальную заявку по участие в соглашении по СМГС, способствующей подписанию и эффективному внедрению вышеупомянутого Протокола. Казахстан заявил об отзыве своих оговорок к Тех. приложению к ОМС по международным ж/д перевозкам. Украина инициировала изменение в законе о национальном транзите в целях обеспечения последовательности соответствия с Протоколом. Узбекистан подписан протокол к концу 2004г.

4.10 Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2005-2010 гг.

В соответствии с рекомендациями и решениями Рабочей группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам, проведенной в 22-23 мая, новая Стратегия транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг. была включена в повестку дня III-ей Ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА.

По просьбе ПС МПК ТРАСЕКА и на основании Рекомендаций и решений Ташкентской рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам, Контрактор подготовил новую Стратегию по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг. за 40 дней до начала Ереванской конференции ПС МПК ТРАСЕКА разослал проект концепции данной стратегии всем сторонам ОМС и НС для их дальнейших комментариев. Не было получено никаких комментариев или замечаний в отношении данного документа, за исключением незначительных замечаний со стороны Азербайджана, полученных до момента подачи на рассмотрение Рабочими Группами Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам 8 октября 2003г. В ходе встречи НС и координатором проекта была проведена презентация проектных документов Стратегии. По обсуждению с НС проекты документов Стратегии были представлены на рассмотрение МПК ТРАСЕКА.

Во исполнение решения 12 Итоговых резолюций III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА, Контрактор представил на рассмотрение Сторон проект Стратегии "Основные стратегические направления МПК ТРАСЕКА по развитию транспортных сетей международного транспортного коридора "Европа-Кавказ-Азия" (ТРАСЕКА) на период 2005-2010".

При этом были учтены предложения, комментарии и рекомендации сторон ОМС.

Проект (**Приложение 7**) был рассмотрен вновь и представлен на встрече РГ ПС 6-8 октября 2004г.

Участники встречи выразили полную поддержку в отношении проекта Стратегии МПК ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на период 2005-2010гг., представленного Постоянным Секретариатом при содействии экспертов проекта ОЮБТП. Представители Сторон пришли к решению о подаче одобренного проекта Стратегии на рассмотрение Европейской Комиссии для получения комментариев и последующего представления к согласованию Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА.

ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526		Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		Стр.: 1 из 1	
Планируемый период: декабрь 2003 – май 2004		Подготовлен: май 2004		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates			
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений приложений или дополнений к ОМС.							
РЕСУРСЫ / ВКЛАД	ЗАПЛАНИРОВАНО ВСЕГО	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ 19.05.2004 – 21.11.2004	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ 20.11.2002 – 19.05.2004	РЕАЛИЗОВАНО ВСЕГО	ОСТАТОК		
ПЕРСОНАЛ							
Международные эксперты, нанимаемые на полный период							
Руководитель проекта	440	72	368	440			0
Старший эксперт	440	72	368	440			0
Международные эксперты, нанимаемые на неполный период							
Старшие эксперты	658	96	562	658			0
Местные эксперты							
Старшие эксперты	1.080	258	822	1.080			0
Младшие эксперты	1.068	392	676	1.068			0
Итого	3.686*	890	2.796	3.686			0
РАСХОДЫ НА ЗАРПЛАТУ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ							
ПС и НС	182.700	0	182.700	182.700			0
Рабочие группы	30.000	0	36.713	36.713			-6.713
Оборудование и мебель	25.000	0	25.604	25.604			-604
Итого	237.700	0	245.016	245.016			-7.316
ДРУГОЙ ВКЛАД	562.300	149.123	412.255	561.378			3.342
Итого	562.300	149.123	412.255	561.378			3.342
	800.000	149.123	657.272	806.395			-3.975

*Поправка (согласно поправке, внесенной в июне 2004 года)



ОТЧЕТ О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА

Название проекта : Общая юридическая база для транзитных перевозок	Номер контракта: 2002/027-526	Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Страницы: 1 из 1											
Планируемый период: Май 2002 – Октябрь 2004	Подготовлен: Октябрь 2004	Консультант ЕС: Lamnidis & Associates												
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.														
ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ 2003/2004						РЕСУРСЫ							
	Месяцы						ПЕРСОНАЛ				ОБОРУДОВАНИЕ И МЕБЕЛЬ		ПРОЧЕЕ	
	июнь	июль	Авг	Сент	Окт	Нояб	МЕЖДУНАРОД- НЫЙ		МЕСТНЫЙ		Планир.	Испол.	Планир.	Испол.
Содействие ратификации международных конвенций и других соглашений:														
а. исследование наиболее широкого распространения страхования ком. рисков в отношении грузов и ответственности перевозчиков;								30		190	Используются оборудование и мебель либо предост. авл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде	Используются оборудование и мебель либо предост. авл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом в первом отчетном периоде	Expenses for secretarial support travels etc	Expense s for secretarial support travels etc
б. подготовка перечня рекомендации для последующих мер														
Составление проекта и мониторинг по новым Техническим приложениям к ОМС по:														
а. смешанным транзитным перевозкам								55		140				
б. Инвестициям ТРАСЕКА														
с. экспедиторской деятельности														
Современные техн. стандарты автотр. средств:														
а. инновационные рекомендации по нормативам								30		60				
Юрид-ое обеспечение ПС МПК ТРАСЕКА :														
а. содействие в подготовке правовых документов								45		70				
б. консультации параллельным проектам														
Виза ТРАСЕКА								40		80				
Разраб. стратегии развития ТРАСЕКА на 2004-2008								40		90				
							ИТОГО	240		650				

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ ПРОЕКТА

Название проекта : Общая юридическая база для транзитных перевозок	Номер контракта: 2002/027-526	Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Стр.: 1 из 1	
Планируемый период: ноябрь 2002 – октябрь 2004	Подготовлен: октябрь 2004	Консультант ЕС: Lamnidis & Associates		
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	MAIN ACTIVITIES UNDERTAKEN	Консультант ЕС	INPUTS UTILISED	
			ОБОРУДОВАНИЕ И МЕБЕЛЬ	ПРОЧЕЕ
20/11/2002 – 19/11/2004	1. National Legal Working Groups & National Legal Workshops	65	Используются оборудование и мебель либо предоставленная ПС ТРАСЕКА, либо Проектом	Расходы на содержание секретариата, поездки и т.д.
	2. Promoting ratification of international treaties	149		
	3. Management development and training	184		
	4. Drafting and follow-up on new Technical Annexes	195		
	5. Modern technical vehicle standards	77		
	6. Advise and assistance to the IGC and PS and NS	623		
	7. TRACECA Visa	135		
	8. Elaboration of a strategy for development of TRACECA	110		
ИТОГ		1.538		



ОТЧЕТ ОБ ИТОГОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ

Наименование проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок	Номер проекта: 2002/027-526	Страны-бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Страницы: 1
Подготовлен: октябрь 2004		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates	
Результаты	Отклонение от плана	Причина отклонения	Комментарии по ограничениям и допущениям
НЮРГ созданы, и эффективность их работы обеспечена к 07/2003	10%	Задержка назначения кандидатов НЮРГ уполномоченными ведомствами в некоторых Странах (См. отчет I)	Приверженность НЮРГ обяз-ву о сотрудничестве
Идентифицированы рекомендуемые конвенции и сообщены Странах к 10/2003, согласованы для включения в ОМС посредством РГ МПК ТРАСЕКА, 10/ 2004	0%	Нет	Приверженность правительств Странах исполнять ОМС
Разработан юридический справочник по межд.конвенциям и соглашениям – к 11/2003, опубликован в 10/2004	0%	Нет	Нет
Трейнинг для НЮРГ разработан и частично проведен к 11/2003; полностью проведен к 06/2004	0%	Нет	Нет
Новые ТП к ОМС по:			
а. мультимодальным транзитным перевозкам – разработан и согласован к 10/2003	0%	Нет	Нет
б. инвестициям ТРАСЕКА - разработан и согласован к 10/2003			
с. деятельности экспедиторов – разработан и согласован к 10/2003			
Современные стандарты по транспортным средствам: выявлены потребности – к 10/2003; подготовлены рекомендации к 06/2004	15%	Задержка в создании НЮРГ, которая привела к запаздыванию получения информации от Странах.	Достаточность информации, получаемой от НЮРГ
Правовая поддержка ПС МПК ТРАСЕКА – предоставлена	0%	Нет	Нет
Финансовая поддержка предоставлена, обязательства полностью исполнены к 07/2003	0%	Нет	Нет
Виза ТРАСЕКА согласована с МПК ТРАСЕКА к 10/2003	0%	Нет	Нет
Стратегия развития ТРАСЕКА 2004-2008 гг – проект представлен к 10/2003; согласован как окончательный проект к 10/2004	0%	Нет	Нет



5 Выводы и рекомендации

Как планировались мероприятия и как они осуществлялись

Деятельность проекта развивалась в три этапа, связанные между собой: (1) начальный и учредительный этап (шесть месяцев); (2) составление документов и обсуждение (двенадцать месяцев); (3) этап согласования и внедрения (шесть месяцев).

Так как самостоятельной целью проекта является «обеспечение стран-участниц ТРАСЕКА необходимыми элементами для установления общей юридической базы для транзитных перевозок в каждом государстве путем внесения предложений по присоединению к соответствующим приоритетным международным конвенциям и соглашениям, оказания содействия по составлению и согласованию законодательного акта/Протокола(ов) по изменениям, дополнениям или новых Приложений к ОМС в сфере мультимодальных транзитных перевозок», главной задачей являлось предложение Сторонам Основного Соглашения ряда юридических документов, которые бы способствовали развитию транспорта и торговле по коридору ТРАСЕКА.

Данная деятельность выполнялась путем сбора необходимой информации при содействии Национальных ЮРГ по содействию торговле, учрежденных в каждой стране в ходе вступительного этапа проекта, а также путем составления протоколов по изменениям и дополнениям на втором этапе и представления данных документов на рассмотрение в ходе встреч юридических рабочих групп и рабочих групп НС на третьем этапе.

Дополнительной задачей являлось содействие институциональному укреплению ПС МПК ТРАСЕКА путем предоставления правовой поддержки. Были составлены Положения МПК ТРАСЕКА и Статус Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в течение первого этапа и принятие данных документов в ходе встречи МПК на втором.

Деятельность проекта в полном объеме осуществлялась в соответствии с Планом действий, представленным в Проектном предложении.

В дополнение к тому, что перечислено в Плане, Контрактором было составлено и предложено несколько других документов, которые внесли свой вклад в улучшение оперативной обстановки стран транспортного коридора ТРАСЕКА в транспортной сфере в частности и в иных отраслях в целом: (1) Стратегия МПК ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на период 2005-2010гг.; (2) новое техническое приложение по Инвестициям ТРАСЕКА; (3) новое техническое приложение по экспедиторской деятельности. Данные документы были разработаны по просьбе сторон и Постоянного Секретариата (в случае со Стратегией) в ходе осуществления проекта и предоставляемого консалтингового содействия, обозначенного изначально.

Как были достигнуты намеченные цели

Целевые группы – связь с министерствами транспорта или кабинетами министров стран-бенефициариев осуществлялась при содействии учрежденных НЮРГ, где Контрактором было обеспечено присутствие представителей министерств иностранных дел, транспорта, юстиции и других соответствующих ведомств. В соответствии с ТЗ НЮРГ представители, включенные в состав рабочей группы, должны занимать такое положение в своей организации, чтобы иметь возможность согласования предложений с представителями старшего правительственного звена в рамках их компетентности. В случае, если они не являются лицами старшего звена, то они должны занимать положение, позволяющее оказывать необходимое содействие процессу имплементации.

Какие внешние факторы сыграли решающую роль в достижениях проекта

Успешное достижение целей проекта строится на сотрудничестве со стороны бенефициариев и партнеров проекта. Такая поддержка, основанная на сотрудничестве всех стран-бенефициариев и ПС, была получена проектом в той степени. В которой были реализованы отдельные поставленные перед ним задачи. Это отразилось на результатах заседания РГ, проведенного ПС 6-8 октября 2004г.

То касается существующей операционной среды, то разнообразие способов регулирования отношений в области транспорта и неравноценность имеющихся средств в разных странах, с одной стороны, в странах, присоединяющихся к ЕС и Украине, с одной стороны, и других странах СНГ с другой, является основным препятствием на пути создания общей правовой базы, необходимой для дальнейшего развития и согласования в оперативном порядке между всеми странами-участницами.

В целях дальнейшего развития основных разработок проекта, правовые документы, предложенные на рассмотрение Сторон Основного Соглашения, должны быть приняты во внимание и поддержаны для дальнейшего продвижения НЮРГ по содействию торговле, ПС при содействии проекта СТИП.

В отношении унификации правил, применяемых к мультимодальным перевозкам, предложенные проекты технических приложений должны быть дополнены рекомендациями по использованию единых мультимодальных транспортных накладных в формате UNeDocs.

Приложение 1

Таблица мониторинга и индикаторы оценки, с обновлениями

Национальные юридические рабочие группы по содействию торговле - Показатели оценки деятельности

Описание поставленных задач	Азе Арм Бол Гр Каз Кир Мол Рум Тад Тур Укр Узб												Ссылки	Категория срочности		
Автомобильные перевозки													АП		Список аббревиатур:	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС	ТЗ - Техническое задание для Нац. Юридических Рабочих Групп	
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС	ТЗ (П) - Приложение к ТЗ для НЮРГ	
Рассмотрение протокола о разрешительной системе ТРАСЕКА														КС	ТП - Техническое приложение	
Рассм. необх. выработки ТП к ОМС по тех. стандартам авт. средств ¹													ПР ОП, 5	КС	НС - Национальный секретарь	
Рассм-е протокола о либерализации политики транзитных сборов														ДС	П - Письмо Ген. Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА 05-02-03	
Железнодорожные перевозки													ЖП			
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС	ОП - Отчет о реализации проекта	
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС	ПР ПО - План работы	
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС	Первоначального отчета проекта	
Рассмотрение ² Протокола по СМГС и 0% таможенной ставке														КС	ПО - Первоначальный отчет	
Коммерческая навигация³													КН			
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС	ДС - долгосрочные задачи	
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС	КС - краткосрочные задачи	
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС	ПД - План действий к Протоколу о смешанных перевозках, принятому на заседание глав адм. ж/д, портов и судоход. компаний (17-18 июля, 2003 г.)	
Смешанное грузовое сообщение													СС			
Отчет о выполнении Программы действий, I														КС	Протокол - 6 протоколов об внесении изменений и дополнений в ОМС	
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение Протокола о ТП по смешанным перевозкам														ДС		
Таможенный контроль⁴													ТК			
Мониторинг действующего законодательства													ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений													ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации													ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение протоколов о системе Виза ТРАСЕКА ⁵														КС		
Протокол о содействии транзиту кТП ОМС по таможенной обработке														ДС		
Протокол о внесении дополнении о межд. конвенциях														ДС		
Инвестиции в транспортную инфраструктуру													ИТ			
Рассмотрение протокола Инвестиции ТРАСЕКА														ДС		

Список аббревиатур:

ТЗ - Техническое задание для Нац. Юридических Рабочих Групп
ТЗ (П) - Приложение к ТЗ для НЮРГ
ТП - Техническое приложение
НС - Национальный секретарь
П - Письмо Ген. Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА 05-02-03
ОП - Отчет о реализации проекта
ПР ПО - План работы
Первоначального отчета проекта
ПО - Первоначальный отчет
ДС - долгосрочные задачи
КС - краткосрочные задачи
ПД - План действий к Протоколу о смешанных перевозках, принятому на заседание глав адм. ж/д, портов и судоход. компаний (17-18 июля, 2003 г.)
Протокол - 6 протоколов об внесении изменений и дополнений в ОМС

Легенда

Отчет не получен	
Не соответствует задаче	
Частично соответствует	
Полностью соответствует рекомендациям проекта и ПС	

¹Решение принимается с учетом действия Минской конвенции по массам и габаритам автотранспортных средств для СНГ, 1999

²Задача подлежит рассмотрению только если протокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

³Особое внимание следует уделить трехстороннему соглашению между Украиной, Болгарией и Грузией, 1999

⁴Данная задача подлежит рассмотрению в сотрудничестве с проектами ГППГ и Таможенными рабочими группами, созданными в рамках этого проекта

⁵Задача подлежит рассмотрению только если протокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

Приложение 2

**Рекомендации и решения Рабочей Группы
Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА,
6-8 октября, 2004 г.**



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 6-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку / Азербайджанская Республика, 6-8 октября 2004 г.

РЕКОМЕНДАЦИИ И РЕШЕНИЯ

В работе Заседания Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА), состоявшегося 6-8 октября 2004 г. в городе Баку, Азербайджанская Республика, принимали участие: руководители ПС, постоянные представители ПС в Сторонах ОМС (Национальные секретари) / полномочные представители, эксперты по юридическим вопросам Министерств иностранных дел / Министерств транспорта стран-участниц ТРАСЕКА, представители Европейской Комиссии и эксперты текущих проектов ТРАСЕКА «Содействие торговле и институциональная поддержка» и «Общая юридическая база для транзитных перевозок».

В качестве официальных гостей на открытии заседания Постоянного Секретариата присутствовали и выступили с приветственной речью заместитель Премьер-министра Азербайджанской Республики господин Абид Шарифов и заместитель Премьер-министра, Министр транспорта и коммуникаций Республики Болгария господин Николай Васильев, а также советник Директората Международных отношений Европейской Комиссии господин Стефано ди Кара, Главный администратор Офиса по сотрудничеству EuropeAid Европейской Комиссии, ответственный за программу ТРАСЕКА, господин Эфстасиос Даламангас и Таск-менеджер проектов в сфере транспорта и энергетики, господин Атанасиос Боитсиос.

Участники Заседания ПС обсудили вопросы в соответствии с прилагаемой повесткой дня.
(Приложение 1)

Список участников Заседания прилагается.
(Приложение 2)

По итогам Заседания были вынесены следующие рекомендации и решения:

1. Презентация проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка»
Руководитель проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка» провел презентацию нового проекта, начавшегося в рамках программы ТРАСЕКА. Представители стран ТРАСЕКА – участники заседания выразили свою поддержку осуществлению проекта.

2. Заявление Исполнительного секретаря ПС
Чрезвычайный и полномочный посол Звиад Кватчантирадзе проинформировал присутствующих о своем намерении оставить пост Исполнительного Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА до конца текущего года, о чем будет направлено официальное уведомление Председателю МПК ТРАСЕКА.

3. О ходе выполнения Заключительных Резолюций Третьего Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА

- о выплате Сторонами взносов в бюджет ПС МПК ТРАСЕКА
Было отмечено, что 8 из 12 Сторон ОМС выполнили свои обязательства в отношении софинансирования бюджета ПС МПК ТРАСЕКА на 2004 год. Участники заседания были проинформированы, что Республика Армения выполнит свои финансовые обязательства до конца года. Представители Республик Кыргызстана и Таджикистана также уверили в выполнении их странами взятых на себя обязательств. Позиция Казахстана по этому вопросу уточняется. Стороны отдельно выразили благодарность Правительству

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 2 – Рекомендации и решения РГ ПС МПК ТРАСЕКА, 6-8 октября, 2004 г.

Азербайджанской Республики за перечисление дополнительной суммы в 20 000 Евро на счет Постоянного Секретариата.

- о совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА на 2005-2006 годы

После проведенной презентации о годовом бюджете ПС, участники заседания пришли к единому мнению, что бюджет с учетом текущих затрат ПС и его представителей в Сторонах, расходов на организацию и проведение рабочих групп и ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА, а также необходимых инвестиций МПК ТРАСЕКА, должен составлять не менее 600 000 Евро для того, чтобы ПС смог в полной мере выполнять свои задачи и обязательства. Участие Сторон в финансировании должно основываться на принципе выплаты равных долей каждой из стран-участниц ОМС. Взносы стран в бюджет ПС на 2005 год следует сохранить на уровне 7 000 Евро от каждой из Сторон ОМС, что составит 84 000 Евро - 15% от общего бюджета ПС, а с 2006 года перейти на полное самофинансирование. Стороны просили Европейскую Комиссию и руководителей проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка» по возможности использовать предусмотренные в проекте средства на обеспечение работы ПС МПК ТРАСЕКА использовать для покрытия затрат 2005 года. Постоянные представители ПС в Сторонах ОМС обратились с просьбой к Председателю МПК ТРАСЕКА и Генеральному Секретарю ПС МПК ТРАСЕКА направить обращения странам-участницам МПК ТРАСЕКА об оказании содействия в выплате взносов Сторонами за 2005 год.

Данные договоренности отражены в отдельном Протоколе (Приложение 3).

- о проекте Соглашения о совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА

После предварительного согласования текста проекта Соглашения о совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА представители Сторон приняли решение поручить ПС доработать некоторые статьи Соглашения с учетом последующих комментариев и направить его на согласование.

- о ратификации Протокола о внесении дополнений к ОМС

Постоянные представители ПС в Сторонах ОМС проинформировали о ходе осуществления ратификационных процедур в отношении Протокола о внесении дополнений к ОМС, подписанного на третьем заседании МПК ТРАСЕКА. К настоящему моменту Протокол ратифицирован Азербайджаном и Болгарией. В остальных странах документ находится на разных стадиях подготовки к ратификации.

- о принятии новых членов ОМС

Генеральный Секретарь проинформировал присутствующих о том, что Министерство иностранных дел Азербайджанской Республики получило официальные позиции 10 стран-участниц о присоединении Афганистана к ОМС. Представитель Республики Молдова проинформировал участников заседания о том, что официальная позиция Молдовы направлена через Посольство Азербайджанской республики в Украине, а представитель Турции заверил, что соответствующая нота будет направлена в ближайшее время. Большинство из стран также положительно высказались в отношении присоединения к ОМС Ирана и Пакистана.

ПС рекомендует странам ускорить этот процесс для того, чтобы иметь возможность пригласить представителей вновь присоединившихся стран на следующее заседание МПК ТРАСЕКА.

4. О проектах ТРАСЕКА. План действий

Г-н Даламангас, главный администратор офиса по сотрудничеству EurorAid Европейской Комиссии ответственный за программу ТРАСЕКА, информировал присутствующих о том, что Европейской Комиссией было одобрено финансирование проектов, включенных в План действий 2003 г. Один из них - «Содействие торговле и институциональная поддержка» уже начался в сентябре 2004 г., а еще три проекта начнутся в начале 2005 г.

Г-н Даламангас также отметил необходимость сотрудничества Сторон с руководителем проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка» для идентификации проектов на 2005-2006 годы.

5. Презентация Промыленно-консультативного совета ТРАСЕКА

Руководитель проекта «Общая юридическая база для транзитных перевозок» г-н Ламнидис представил участникам заседания концепцию создания промышленно-консультативного совета ТРАСЕКА (Приложение 4). Разработанный проектом документ был передан

представителям Сторон для последующей разработки плана действий совместно с ПС для вынесения его на одобрение Межправительственной Комиссии.

6. О Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2005-2010 годы

Участники заседания выразили полную поддержку представленному Постоянным Секретариатом совместно с экспертами проекта ОЮБТП проекту Стратегии МПК ТРАСЕКА развития транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия на 2005-2010 годы (Приложение 5). Представители Сторон приняли решение направить согласованный проект Стратегии в Европейскую Комиссию для комментариев и в последствии представить его на одобрение Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА.

7. О подготовке к проведению Четвертого Заседания МПК ТРАСЕКА

Постоянный представитель ПС в Азербайджане г-н Акиф Мустафаев сообщил, что следующее заседание МПК ТРАСЕКА состоится в апреле 2005 г. в городе Баку. Конкретные даты проведения заседания будут согласованы дополнительно.

8. Заседание Рабочей Группы по юридическим вопросам

Параллельно с заседанием ПС проходила Рабочая Группа по юридическим вопросам, на которой обсуждались проекты Протоколов о внесении изменений и дополнений к ОМС, а также новые Технические приложения.

Г-н Томас Ламнидис, руководитель проекта "Общая юридическая база для транзитных перевозок", информировал присутствующих о результатах работы экспертов по юридическим вопросам, оформленных Протоколом (Приложение 6) и что эти документы следует представить МПК для окончательного одобрения.

9. Разное

В своем выступлении на открытии заседания г-н Даламангас объявил, что в связи с процедурами отчетности предоставляемых от Европейского сообщества средств на содержание ПС необходимо осуществить реноминацию Национальных Секретарей, с тем, чтобы до 15 декабря с.г. направить в Брюссель официальные подтверждения об актуальности актов их назначения.

Румыния и Болгария были представлены на заседании уполномоченными лицами.

Представители ЕК и Генеральный Секретарь выразили сожаление ввиду отсутствия на данном заседании представителя Республики Армения.

Участники заседания поддержали предложение Постоянного представителя ПС в Молдове г-н Эдуарда Бирюкова о создании новой карты ТРАСЕКА, которая включала бы в себя как новые маршруты и новые страны-участницы ОМС.

Постоянный представитель ПС в Турции предложил провести следующее заседание ПС в городе Стамбул.

В случае запроса постоянных представителей ПС в Сторонах, Постоянный Секретариат готов предоставить любые другие материалы заседания.

Настоящие Рекомендации и Решения подготовлены в соответствии с установленной практикой по завершению заседания на основе документальных записей.

Людмила Тренкова

Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

Приложение 3

**Повестка дня заседания Рабочей Группы
Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА
6-8 октября, 2004 г.**

Список участников

Протокол заседания юридических экспертов



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 6-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку / Азербайджанская Республика, 6-8 октября 2004 г.

ПОВЕСТКА ДНЯ

Участники: Постоянные представители ПС; Генеральный секретарь, представители ЕК; Консультанты проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка» (СТИП).

Цель заседания:

Разработка рекомендаций для 4-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА, связанных с выполнением Сторонами решений 3-го Ежегодного Заседания (октябрь 2003 г.), а также по другим вопросам, в соответствии с настоящей повесткой дня.

1. Презентация нового проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка»

Совместное обсуждение

(Представители ЕС и консультанты)

2. Заявление Исполнительного секретаря
3. Отчеты о ходе выполнения Заключительных Резолюций Третьего Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА (октябрь 2003 г.)
 - Информация о выплате Сторонами взносов в бюджет ПС в 2004 г. (Генеральный секретарь, представители ЕС и ПС);
 - Совместное финансирование ПС на 2005 г. (Генеральный секретарь, представители ЕС и ПС);
 - Информация о ходе внутригосударственного согласования Проекта Соглашения о системе совместного финансирования ПС МПК ТРАСЕКА в Сторонах ОМС (выступления представителей ПС);
 - Информация о ходе ратификации / выполнения внутригосударственных правовых процедур в отношении Протокола о внесении дополнений в ОМС, подписанного на Третьем Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА (выступления представителей ПС).
 - О принятии новых членов ОМС (Афганистан / Иран / Пакистан) (выступления Генерального секретаря и представителей ПС)
4. Проекты ТРАСЕКА. План действий (выступления представителей ЕС и консультантов)
5. Презентация Промыленно-консультативного совета ТРАСЕКА (концепция, предложенная проектом ОЮБТП)
6. Доработка проекта документа МПК ТРАСЕКА о стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2005-2010 гг. (Выступления представителей ПС и консультантов);
7. Подготовка к проведению Четвертого Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА:
 - Ориентировочные даты проведения Заседания (выступление представителя Азербайджана);
 - Обсуждение повестки дня (предложения)
 - Рассмотрение проекта списка участников (новые члены, гости и т.д.)
8. Разное
 - Веб-сайт ТРАСЕКА
 - Обсуждение следующего заседания ПС

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 3 – Повестка дня заседания РГ ПС МПК ТРАСЕКА 6-8 октября, 2004 г, Список участников, Протокол заседания юридических экспертов



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 6-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 6-8 октября 2004 г.

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

Г-жа Людмила Тренкова	Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
Г-н Звиад Квачантирадзе	Исполнительный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
Г-н Стефано ди Кара	Ответственный сотрудник по вопросам политики Директората международных отношений Европейской Комиссии
Г-н Эфстасиос Даламангас	Главный администратор Офиса по сотрудничеству EuropeAid, Европейская Комиссия
Г-н Атанасиос Боитсиос	Таск-менеджер проектов в сфере транспорта и энергетики
Г-н Бодо Россиг	Руководитель проекта «Содействие торговле и институциональная поддержка»
Г-жа Ангелика Звики	Супервайзер Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА
Г-н Томас Ламнидис	Руководитель проекта «Общая юридическая база для транзитных перевозок»
Г-н Вадим Турдзеладзе	Региональный координатор проекта «Общая юридическая база для транзитных перевозок»

Постоянные представители – Национальные секретари – Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в Сторонах ОМС

Азербайджанская Республика
Республика Армения
Республика Болгария (полномочный представитель)
Грузия
Республика Казахстан
Кыргызская Республика
Республика Молдова
Румыния (полномочный представитель)
Республика Таджикистан
Республика Турция
Республика Узбекистан
Украина

г-н Акиф Мустафаев
не участвует
г-жа Албена Пеева
г-н Георгий Гогиашвили
г-н Ержан Сулейменов
г-н Сулейман Закиров
г-н Эдуард Бирюков
г-жа Аурелиа-Ирина Попеску
г-н Солих Муминов
г-н Барыш Тозар
г-н Олимжон Буранов
г-н Юрий Тертышник

Представители Министерств иностранных дел Сторон ОМС:

Азербайджанская Республика	г-н Эльшан Балогланов
Республика Армения	не присутствует
Республика Болгария	г-н Христо Масларов (представитель Минтранса)
Грузия	не присутствует
Республика Казахстан	не присутствует
Кыргызская Республика	г-жа Айден Бейшебаева
Республика Молдова	г-н Георгий Апарече
Румыния	г-н Ангел Константин
Республика Таджикистан	не присутствует
Республика Турция	г-н Иззет Ишик (представитель Минтранса)
Украина	г-жа Евгения Шеркунова
Республика Узбекистан	г-н Закир Саидов

Протокол заседания рабочей группы экспертов по юридическим вопросам Баку, 7- 8 октября 2004 г.

Присутствовали / следующие страны были представлены экспертами МИД И Минтранс:

Азербайджан, Болгария¹, Кыргызстан, Грузия, Молдова, Румыния, Турция, Украина², Узбекистан

Председатель: Томас Ламнидис, Руководитель проекта ОЮБТП

Модератор: Вадим Турдзеладзе, Координатор проекта ОЮБТП

Участники: Арина Комарова, Ана Мария Тутеа, эксперты по правовым вопросам проекта ОЮБТП

Рабочая группа по правовым вопросам рассмотрела и обсудила следующие документы с учетом всех рекомендаций и предложений, полученных от национальных юридических рабочих групп, изменив формулировки, придя к согласию путем консенсуса, с тем, чтобы они могли быть представлены Сторонам и Постоянному секретариату для дальнейшего рассмотрения перед представлением их на следующей конференции МПК.

Было достигнуто соглашение составить отдельный протокол о внесении изменений в Основное соглашение. Рабочая группа рассмотрела пункт 2 статьи 5 и статью 6 Основного соглашения (**Приложение 6.1**).

Было достигнуто согласие составить один Общий протокол (**приложение 6.2**) на 4 новых технических приложения и поправки и дополнения в Технические приложения к Основному соглашению о 1) международном автомобильном транспорте и 2) таможенных процедурах и документации.

В отношении Технического приложения по международному автомобильному транспорту, Рабочая группа совместила 2 предложенных к рассмотрению на 3 конференции МПК ТРАСЕКА документа о внесении поправок в него, и составила один документ (**Приложение 6.3**).

В отношении Технического приложения по таможенным процедурам и документации, рабочая группа пересмотрела предложения об изменениях и дополнениях, представленные на конференции МПК в Ереване, и составила единый текст с учетом всех поправок (**Приложение 6.4**).

Проект нового Технического приложения по мультимодальным перевозкам был обсужден, пересмотрен и принят Рабочей группой (**Приложение 6.5**).

Проект нового Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА был рассмотрен постатейно, исправлен и значительно усовершенствован, на основании проекта, предложенного Румынской стороной. Рабочая группа согласовала в деталях указанный проект. (**Приложение 6.6**).

В отношении проекта Технического приложения об экспедиторской деятельности, было достигнуто соглашение дополнить статью «Определения», а также включить в него Приложения, предусматривающие регулирование ответственности участников договора об экспедировании грузов, на основании международных договоров. Было согласовано, что Приложение должно ссылаться на правила, применимые к мультимодальным перевозкам, издаваемым национальными властями (**Приложение 6.7**).

Рабочая группа представляет все перечисленные выше приложения Национальным секретарям и Постоянному секретариату для включения их в рекомендации следующей конференции МПК ТРАСЕКА.

Пользуясь своим суверенным правом, Стороны ОМС, если сочтут нужным, проведут работу совместно со своими национальными ведомствами, над предложениями Рабочей группы, до представления документов в окончательной редакции на следующее заседание МПК ТРАСЕКА.

¹ Представитель Болгарии присутствовал только при обсуждении проектов Технических приложений по мультимодальным перевозкам и по инвестициям ТРАСЕКА.

² Представитель Украины не присутствовала при обсуждении проекта Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА.

Приложение 4

**Повестка дня заседания юридических
экспертов в рамках Рабочей Группы
Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА
6-8 октября, 2004 г.**



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 6-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку / Азербайджанская Республика, 6-8 октября 2004 г.

ПОВЕСТКА ДНЯ

Участники:

Представители Министерств иностранных дел Сторон и консультанты ОЮБТП

Цель заседания:

Разработка Рекомендаций для 4-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА, связанных с выполнением Сторонами решений 3-го Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА (октябрь 2003 г.), а также с представленными новыми Проектом Технического Приложения и Проектом Протокола о внесении дополнений к ОМС.

1. FD 5: Проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по **международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов** (Поправка: 3 IGC/FinDoc 7)
2. FD 6: Проект Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по **международному автомобильному транспорту** к Основному Многостороннему Соглашению (Поправка: 3 IGC/FinDoc 8)
3. FD 7: Проект Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению по **мультимодальным перевозкам** (Поправка: 3 IGC/FinDoc 10).
4. Проект Приложения к ОМС по **экспедиторской деятельности**, высланный Сторонам в ноябре 2003 г
5. Поправки в **статью 5 и пункт 2 статьи 6** ОМС (о режиме наибольшего благоприятствования), представленные Сторонам 12 мая 2004 г.
6. Проект Технического Приложения по **инвестициям ТРАСЕКА** (Поправка: 3 IGC/Fin Doc 12)
7. Проект документа МПК ТРАСЕКА о **стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на 2005-2010 гг.** (Поправка: 3 IGC/FinDoc 14)

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 4 – Повестка дня заседания юридических экспертов в рамках РГ ПС МПК ТРАСЕКА 6-8 октября, 2004 г.

Приложение 5

**Проект Общего протокола о внесении изменений
в Основное Соглашение
5 Приложений (за исключением Приложения 03
о системе совместного финансирования
Постоянного Секретариата)**



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку / Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ОБЩИЙ ПРОТОКОЛ
(О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В «ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О
МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»)**

Государства-участники «Основного Многостороннего Соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавказ-Азия», подписанного в г. Баку 8 сентября, 1988 г., здесь и далее именуемое «Основное соглашение», при поддержке Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА, здесь и далее именуемой МПК ТРАСЕКА,

Осознавая важность безопасных маршрутов доставки грузов на мировые рынки для будущего процветания Сторон;

Выражая стремление к плодотворному и взаимовыгодному экономическому и торговому сотрудничеству;

Осознавая необходимость принятия во внимание всех правовых, технических, торговых, 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 транспортном секторе, 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 нормами международного экономического права 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 области международных перевозок, и учитывая положения и принципы, изложенные в Основном многостороннем соглашении;

Учитывая Итоговые резолюции Зей конференции (Ежегодного заседания) Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, принятые в Ереване 10 октября 2003 г.,

Действуя на основании статьи 10 ("Технические приложения") и статьи 11 ("Внесение изменений и дополнений") Основного соглашения,

Согласились о следующем:

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

Статья 1

Внесение изменений и дополнений в Технические приложения к Основному соглашению

1. Изменить и дополнить «Техническое приложение к Основному соглашению по международному автомобильному транспорту» текстом из Приложения 1 к настоящему Протоколу.
2. Изменить и дополнить «Техническое приложение к Основному соглашению по таможенным процедурам и обработке документов» текстом из Приложения 2 к настоящему Протоколу.

Статья 2

Добавление новых Технических приложений в Основное соглашение

Дополнить Основное соглашение следующими новыми Техническими приложениями:

- «Техническое приложение к Основному соглашению о совместном финансировании Постоянного Секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА (ПС МПК ТРАСЕКА)», в соответствии с текстом Приложения 3 к настоящему Протоколу;
- «Техническое приложение к Основному соглашению о мультимодальном транспорте», в соответствии с текстом Приложения 4 к настоящему Протоколу;
- «Техническое приложение к Основному соглашению об инвестициях ТРАСЕКА», в соответствии с текстом Приложения 5 к настоящему Протоколу;
- «Техническое приложение к Основному соглашению о транспортно-экспедиторской деятельности», в соответствии с текстом Приложения 6 к настоящему Протоколу;

Статья 3

Внесение изменений и дополнений

1. Настоящий Протокол и Приложения 1 - 6 к нему являются неотъемлемой частью Основного соглашения.
2. Настоящий Протокол и Приложения 1-6 к нему могут быть изменены или дополнены в соответствии с процедурами, установленными в статье 11 Основного соглашения.

Статья 4

Депозитарий

1. Депозитарием настоящего Протокола будет Республика Азербайджан, как Депозитарий Основного соглашения в соответствии с положениями Статьи 15 Основного соглашения.
2. Депозитарий направит заверенные копии Протокола и Приложений 1 – 6 к нему, Сторонам, подписавшим его.

Статья 5

Вступление в силу

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») Основного соглашения.

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА 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

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 К ОБЩЕМУ ПРОТОКОЛУ
(О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЛОЖЕНИЯМ
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ К
«ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О
МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-
КАВКАЗ-АЗИЯ»)**

**1. Внести следующие дополнения в Техническое приложение по
международному автомобильному транспорту:**

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

9. 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 в тесном сотрудничестве с компетентными органами Сторон и утверждается Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА.

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 в соответствии с национальным законодательством 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.

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

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

9. Осознавая, что выход на свободный рынок, как это предусматривается в пункте 8, 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.

10. Режим, свободный от квоты, не ставит под сомнение преимущества двусторонних действующих соглашений между Сторонами относительно бесплатных разрешений.

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.



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2 К (ОБЩЕМУ) ПРОТОКОЛУ
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ В ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ
ПО ТАМОЖЕННЫМ ПРОЦЕДУРАМ И ОБРАБОТКЕ ДОКУМЕНТОВ
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

Внести следующие дополнения в Техническое приложение по таможенным процедурам и обработке документов:

1. Дополнить пункт 1 Статьи 2 «Международные Конвенции» новыми подпунктами:

г. Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (1974) с изменениями и дополнениями, совершенная в Киото, 18 мая 1973 г.

д. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных транзитных перевозок, совершенная в Женеве 21 января 1994 г.

е. Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, совершенная в Женеве 24 июня 1998 г.

ж. Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, совершенная в Вене 12 апреля 1991 г.

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.”

Дополнить Техническое приложение новой Статьей следующего содержания:

**«Статья 5
Облегчение транзита**

В целях облегчения транзита грузов Страна:

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.»

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4 К ОБЩЕМУ ПРОТОКОЛУ
(О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В «ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О
МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»)**

**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

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

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, состоянии 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 состоянии, 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, недостатке 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:

- а) 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;
- б) прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке;
- с) 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.

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

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. Несохранность груза 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 пункт 3 Статья 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.



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 5 К ОБЩЕМУ ПРОТОКОЛУ
(ON AMENDMENTS TO THE BASIC MULTILATERAL AGREEMENT ON INTERNATIONAL
TRANSPORT FOR DEVELOPMENT OF THE EUROPE- THE CAUCASUS-ASIA CORRIDOR)**

**Техническое Приложение к Основному соглашению
по инвестициям ТРАСЕКА**

**Статья 1
Общие положения**

1. Положения настоящего Технического Приложения будут регулировать инвестиции ТРАСЕКА
 - a. двухсторонние, между Сторонами;
 - b. транзитные, по территориям Сторон.

2. Настоящее Техническое Приложение создает необходимую базу для реализации его условий, с учётом процедур, прав и обязательств Сторон, а также защищает права третьих сторон, действующих в институциональных рамках, установленных Основным 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 2
Определения и наименования**

В целях настоящего Технического Приложения:

1. **«Участвующие Стороны»** означает Стороны Основного Соглашения, по территориям которых проходит Маршрут ТРАСЕКА, созданный в соответствии с настоящим Техническим Приложением;

2. **«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 Соглашения и процедурами, изложенными в данном Техническом Приложении, являющимся дополнением к Основному Соглашению;

3. **«Строительство»** означает создание новых сооружений инфраструктуры в области автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта, строительство трубопроводов, а также строительство любых частей такой инфраструктуры;

4. **«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;

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

- 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 Основного Соглашения и данного Технического Приложения.

Включение этих межгосударственных соглашений в национальное законодательство и их реализация будет осуществляться в соответствии с национальным законодательством этих Сторон;

5. «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;

6. «Комитет по инвестициям ТРАСЕКА», определенный в Статье 12 настоящего Технического Приложения, означает орган, включающий полномочных представителей всех Сторон Маршрута ТРАСЕКА, осуществляющих мониторинг выполнения решений по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, 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 других событий аналогичного характера;

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

8. «Гарантийный Трастовый Фонд» означает механизм, используемый для покрытия непредвиденных расходов на Маршруте ТРАСЕКА, особенно тех, что предусмотрены «Конвенцией, учреждающей Многостороннее агентство по гарантированию инвестиций», принятой в г. Сеул 11-го октября 1985г., в дальнейшем именуемой «Конвенцией МИГА» ;

9. «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 10 настоящего Технического Приложения. Возможна также другая форма интеграции;

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

11. «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) ;

- 12. «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;
- 13. «Организация, ответственная за эксплуатацию»** означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Протоколом для осуществления эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА;
- 14. «Уполномоченные юридические лица», упомянутые в Статьях 6 и 9 настоящего Технического Приложения, означает «Уполномоченные Компетентные Организации», описанные в Статье 17 настоящего Технического Приложения;**
- 15. «Правила и обычаи», упомянутые в Преамбуле и статье 6 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;**
- 16. «Проект»** означает планирование и осуществление специфической деятельности в рамках Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с настоящим Техническим Приложением;
- 17. «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;
- 18. «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;
- 19. «Организация, осуществляющая управление проектом» и «Организация, ответственная за эксплуатацию», может означать два различных юридических лица, задействованных на двух различных этапах реализации проекта в соответствии с условиями настоящего Технического приложения, если на одно или несколько юридических лиц не возложена двойная функция по управлению (до завершения проекта) и эксплуатации (после завершения проекта) в соответствии с пунктом 2 статьи 9 настоящего Технического Приложения;**
- 20. «Реконструкция»** означает восстановление, ремонт, модернизацию, расширение возможностей или модификацию Межгосударственной Транспортной Системы, транспортной инфраструктуры или её отдельных составляющих;

Статья 3

Общие положения

Сотрудничество между Сторонами должно осуществляться в рамках Основного 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 4

Область применения

1. В целях Статьи 3 настоящего Технического Приложения, Стороны договорились провести двусторонние и/или многосторонние переговоры с другими Сторонами для определения посредством Отдельного(ых) 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 ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

Основного 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 Маршрута 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 5

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 "Комитета по инвестициям ТРАСЕКА", ответственного за мониторинг Маршрута ТРАСЕКА.

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

Статья 6

Эксплуатация

1. Без ущерба выполнению Статьи 10 настоящего Технического Приложения, пункта 2 и принимая во внимание необходимость в разработке правил, обеспечивающих эффективное функционирование любого Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании Основного 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 Уполномоченными юридическими лицами.

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

3. Без ущерба выполнению Статьи 10 настоящего Технического Приложения, 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,

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

использующих средства перевозки и транспортную инфраструктуру, в соответствии с условиями специфических транспортных соглашений, международными стандартами и принципами использования, существующими в области транспорта.

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

Статья 7 **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 параграфа 1 настоящей статьи не исключают права Стороны заключать различные соглашения с другими Участвующими 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 настоящего Технического Приложения, 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 8 **Техническое обслуживание**

1. Условия 7 настоящего Технического Приложения 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 6, пунктом 1 настоящего Технического Приложения, 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 6, пунктом 2 настоящего Технического Приложения.

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

Статья 9 **Управление проектом**

1. Для реализации принятых решений по созданию Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с условиями настоящего Технического Приложения, Стороны и Уполномоченными юридическими лицами 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 ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

Сторонами и другими юридическими лицами, в соответствии с принципами, правилами и процедурами, согласованными Сторонами и Уполномоченными юридическими лицами.

2. Без ущерба выполнению Статьи 10, пункта 2 настоящего Технического Приложения, обязательства по управлению проектом могут быть возложены Сторонами и Уполномоченными юридическими лицами на Эксплуатационную организацию, в соответствии со Статьей 4, пунктом 1 настоящего Технического Приложения.

3. Организация по управлению проектом может быть создана в форме ГЭИТ.

Статья 10 Интегрированные формы 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 6 - 9 настоящего Технического Приложения, между одним или несколькими юридическими организациями, созданными или выбранными самими Сторонами:

а) Статья 7, параграф 2, в сочетании со Статьей 8, параграф 1 (функции по Реконструкции/Строительству и Техническому обслуживанию).

б) Статья 6, параграф 1 в сочетании со Статьей 8, параграф 2 (функции по Техническому обслуживанию и Эксплуатации).

с) Статья 6, параграф 1 в сочетании со Статьей 9, параграф 2 (функции по Управлению проектом и Эксплуатации).

д) Статья 9, параграф 2 в сочетании со Статьей 8, параграф 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 11 ГЭИТ

1. Членами ГЭИТ могут являться исключительно государственные или частные компании в Сторонах ОМС ТРАСЕКА, созданные в соответствии с национальными законодательствами Сторон Основного Соглашения. По меньшей мере два члена ГЭИТ будут осуществлять центральное управление или основную деятельность на территориях своих стран, Сторон Основного Соглашения.

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 Основного Соглашения.

Статья 12 Вопросы, связанные с исключительной юрисдикцией Сторон.

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

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 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 Основному Соглашению. В случае несовместимости положений настоящего Технического Приложения, предусматривающего создание Маршрута ТРАСЕКА и являющегося дополнением к Основному Соглашению, и национального законодательства Сторон, предпочтение должно быть отдано настоящему Техническому Приложению и межгосударственному соглашению.

3. Стороны должны содействовать созданию посредством отдельного протокола (межгосударственного соглашения), уполномоченного Комитета по инвестициям ТРАСЕКА (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 (межгосударственного соглашения), предусматривающего создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, и вышеупомянутого уполномоченного Комитета по инвестициям ТРАСЕКА, созданию. 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 "Комитета по Инвестициям ТРАСЕКА", будут определены Сторонами для каждого конкретного Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

5. Специфический Протокол(ы) (межгосударственного соглашения), 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) (межгосударственного соглашения).

Статья 13 **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,

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

созданного на основании настоящего Технического Приложения (особый акцент следует сделать на морские перевозки и транспортировку углеводородов и различных опасных грузов).

Статья 14

Выполнение национальных законов

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

2. В тех случаях, когда настоящее Техническое приложение к Основному Соглашению 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 положениями в Странах.

3. Страна не может использовать внутренне законодательство в качестве оправдания невыполнения взятых на себя обязательств в рамках ОМС Основного Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание Отдельного (ых) маршрута(ов) ТРАСЕКА.

Статья 15

Государственные и межгосударственные гарантии

Каждая Страна гарантирует надлежащее и своевременное выполнение взятых на себя обязательств в рамках Основного Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Специфического Протокола(ов), предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА, по отношению к другим Странах Основного Соглашения или конкретного Протокола. Каждая Страна предоставляет аналогичные гарантии любой третьей стороне, физическому или юридическому лицу, заключающему с данной Страной 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 16

Разрешение споров

Любой спор, возникший между Странах, и имеющий отношение к интерпретации и реализации Основного Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА, а также споры с третьей Страной, связанные с интерпретацией и реализацией вышеупомянутых соглашений, протоколов и/или контрактов и соглашений, заключённых с третьей Страной с целью создания Маршрута ТРАСЕКА или непосредственно связанных с его Эксплуатацией, будут разрешены в соответствии с правилами, изложенными в межгосударственном соглашении, создающем такой конкретный Маршрут ТРАСЕКА.

Статья 17

Уполномоченные Компетентные Организации

1. Каждая Страна должна определить и известить об этом другие Странах местную организацию, агентство, государственное предприятие или другое юридическое лицо, на которое, в соответствии с национальным законодательством, будет возложена ответственность за реализацию настоящего Технического Приложения.

2. Странах 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.



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACESA
Bakı / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКС
г. Баку / Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6 К ОБЩЕМУ ПРОТОКОЛУ
(О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В «ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О
МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»)**

**Техническое приложение к Основному многостороннему соглашению
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 внутренним законодательством Сторон ОМС.

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

Статья 2. Определения

а) «транспортно-экспедиционная деятельность» - вид специализированной деятельности по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, осуществляемой экспедитором по договору транспортной экспедиции;

б) «транспортно-экспедиционная услуга» – вид услуги по организации доставки грузов (пассажиры) и выполнению сопутствующих доставке грузов (пассажиры) операций, оказываемой в соответствии с договором транспортной экспедиции;

в) «экспедитор» – юридическое или физическое лицо, оказывающее транспортно-экспедиционную услугу в соответствии с договором транспортной экспедиции;

г) «транспортный агент» – юридическое или физическое лицо, оказывающее транспортно-экспедиционные услуги и действующее от имени и за счет клиента на основе договора транспортной экспедиции;

д) «транспортное агентирование» – транспортно-экспедиционная деятельность, осуществляемая транспортными агентами;

е) «клиент» - юридическое или физическое лицо, заключающее договор транспортной экспедиции с экспедитором или транспортным агентом, самостоятельно или через представителя, действующего от его имени;

ж) «грузоотправитель» – юридическое или физическое лицо, от имени или по поручению которого оформляется отправка груза;

з) «грузополучатель» – юридическое или физическое лицо, от имени или по поручению которого оформляется получение груза;

и) «груз» - предметы, материалы, вещества, изделия или иное имущество грузоотправителя, принимаемые перевозчиком (экспедитором) или его представителем к перевозке;

к) «перевозчик» - юридическое или физическое лицо, которое обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения, выдать грузополучателю или его представителю;

л) «транспортный документ» - документ, удостоверяющий договор перевозки, принятие груза транспортным экспедитором в свое ведение, а также его обязательства доставить груз в место назначения;

м) «транспортное средство» - приспособление для транспортировки грузов и пассажиров как они определяются глоссарием по видам транспорта Евростата. ЕКМТ, ЕЭК ООН;

н) «терминал» - комплекс инженерно-технических сооружений, предназначенных для взаимодействия различных видов транспорта при осуществлении доставки грузов (пассажиров), перегрузочных и прочих операций по управлению грузопотоками;

о) «смешанные перевозки грузов» - перевозка грузов двумя или более видами транспорта при оказании транспортно-экспедиционной услуги;

п) «оператор смешанной перевозки» - экспедитор, осуществляющий организацию смешанной перевозки грузов;

р) «транспортно-экспедиционное предприятие» - зарегистрированное в установленном порядке юридическое лицо, оказывающее транспортно-экспедиционные услуги.

Статья 3.

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 4.

Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступать 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

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

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 5. 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 6. 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 7. 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 международным законодательством, действующим в Сторонах 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.

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 5 – Проект Общего протокола о внесении изменений в Основное Соглашение, 5 Приложений (за исключением Приложения 03 о системе совместного финансирования ПС)

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 (СПЗ), определенная Международным валютным фондом. Стоимость валюты платежа в единицах специального права заимствования (СПЗ) 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 8.

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 9.

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 10.

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 (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 11.

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 12.

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 13.

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, недостаток или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за днем, 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 статьёй срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

Статья 14.

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.

Приложение 6

Протокол о внесении изменений в Основное соглашение (в пункт 2, статьи 5 и статью 6)



MEETING OF THE LEGAL WORKING GROUP
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA
Baku / Republic of Azerbaijan, October 7-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ЮРИДИЧЕСКОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку/ Азербайджанская Республика, 7-8 октября 2004 г.

**ПРОТОКОЛ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ
В «ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ 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, с учетом Заключительных решений и рекомендаций заседания Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, Стороны **решили:**

1 – внести изменения в статью 5 «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и принять ее в следующей редакции: «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».

2 - внести изменения в пункт 2 статьи 6 «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и принять его в следующей редакции: «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».

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 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

Приложение 7

Итоговый проект стратегии МПК ТРАСЕКА о развитии международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)



MEETING OF THE PERMANENT SECRETARIAT
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA
Baky / Republic of Azerbaijan, October 6-8, 2004

ЗАСЕДАНИЕ ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА
г. Баку / Азербайджанская Республика, 6-8 октября 2004 г.

Стратегия Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА о развитии 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 8 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 виртуальность, и страны ОМС действительно находятся на столбовой дороге, 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.

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, Афганистана и в январе 2004 г. - Пакистана, 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 межрегиональное контурирование Сторон ОМС 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
- Нарращивание 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».

Оценочный объем инвестиций для стран ТАСИС, необходимых для поэтапной модернизации и развития транспортной инфраструктуры и его комплексов, ориентировочно превышает 50 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.

Учитывая вышесказанное, 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 согласованной координированной идеологии транзита.
2. создание и развитие, совместно с МПК ТРАСЕКА и соответствующими государственными структурами и ведомствами стран ОМС, единой согласованной 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.
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/специальных экономических зон для более эффективного содействия торговле и транспорту;
 - 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;
 - Промышленного 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 основ страхования грузов и ответственности перевозчиков, операторов, стивидорных компаний и т.д.
8. создание и развитие концепции Единой Транспортной Системы ТРАСЕКА с целью формирования условий для свободного движения товаров, капитала, услуг, рабочей силы и достижения более эффективного регионального экономического сотрудничества;
9. углубление международного сотрудничества в области транзитных перевозок, прежде всего со странами, тяготеющими в силу своего геополитического положения, к варианту транзита по коридору ТРАСЕКА.
10. проведение активной и адекватной PR кампании 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.

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.

Приложение 8

**Концепция Промышленно-консультационного
совета ТРАСЕКА (ПКС)**

Концепция создания Промышленно-консультативного совета ТРАСЕКА

Промышленно-консультативный совет ТРАСЕКА мог бы стать форумом для рождения идей, технологий и практик в свете будущего развития ТРАСЕКА.

Развитие промышленности в других регионах, за пределами стран ТРАСЕКА, могло бы стать средством реализации цепи задач «транспорт – инвестиции – торговля».

Заинтересованность представителей промышленности в участии в развитии Сети ТРАСЕКА мог бы стать движущей силой в привлечении инвесторов и повышении эффективности ТРАСЕКА.

I. АРГУМЕНТАЦИЯ

Необходимо, чтобы МПК выразила свою принципиальную поддержку идее создания Промышленно-консультативного совета (ПКС), с целью усиления диалога между ТРАСЕКА и деловыми кругами.

Перед МПК поставлена задача рассмотрения путей создания ПКС, а также выработки рекомендаций по этому вопросу.

В частности, МПК предлагается согласиться о создании «Подготовительной группы», которая бы оказала содействие в подготовке решения о создании ПКС на предстоящем заседании МПК ТРАСЕКА.

Мы полагаем, что созданная таким образом «Подготовительная группа» могла бы заручиться содействием Национальных секретарей.

Национальные секретари могли бы разработать предложения о *структуре, статусе* ПКС и его *взаимодействии* с Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА, в тесном сотрудничестве с проектом «Содействие торговле и институциональная поддержка».

Создание ПКС вызывает ряд вопросов касательно состава Совета, его потенциальной области действий, методов работы и возможного бюджета.

Ниже кратко описаны предполагаемая роль и функции ПКС, а также процесс создания Подготовительной группы.

II. ПОДГОТОВИТЕЛЬНАЯ ГРУППА

ЗАДАЧИ И ПОЛНОМОЧИЯ

Основной задачей Подготовительной группы является:

- 1) обеспечение ясности в понимании роли и функций ПКС с точки зрения промышленности
- 2) разработка проекта технического задания/положения о его работе
- 3) оказание содействия в составлении списка кандидатов в официальные члены ПКС

Подготовительная группа сопоставит точки зрения экспертов торгового оборота о создании ПКС, и его *modus operandi*. Она могла бы внести значительный вклад в подготовку решения МПК о создании ПКС.

Непосредственными задачами Подготовительной группы могли бы стать:

- выявление общих интересов в деятельности ТРАСЕКА, при которых ПКС мог бы плодотворно сотрудничать с государствами-участниками;
- разработка предложений относительно возможных методов работы ПКС, включая его взаимодействие с государствами-участниками;

- оказание содействия в создании списка кандидатов членов ПКС, с учетом следующих критериев отбора:

1. представленность компаний, работающих в различных областях торговли и транспорта, от производства товаров до финансирования масштабных инвестиционных проектов, включая и деятельность в рамках ОМС. Представленность компаний, ведущих значительную трансграничную и международную деятельность в регионе ТРАСЕКА, а также компаний, наиболее активная деятельность которых проходит внутри своей страны;
2. представленность по типу компании, т.е. основные, независимые, государственные;
3. представленность международных транспортных деловых ассоциаций: ФИАТА и прочих;
4. представленность в плане географического расположения в регионе ТРАСЕКА.

Подготовительная группа должна будет выразить свое мнение и сформулировать предложения также и по другим вопросам, таким как процедура назначения членов ПКС, а также формирование бюджета ПКС.

СОСТАВ

Членами Подготовительной группы (ПГ) должны стать лица, занимающие определенное высокое положение, активные участники промышленного оборота в отдельной области своих знаний, динамично проявляющие интерес в транспортной политике, а также в области инвестиций, финансов, транзита любого вида, связанных с международными перевозками.

С практической точки зрения предпочтение могло быть отдано представителям с опытом участия или причастности к работе ТРАСЕКА.

Члены ПГ должны назначаться МПК в соответствии с ее правилами и процедурами.

Из практических соображений, ПГ должна придерживаться небольшого формата (примерно 5-8 представителей бизнес-среды, 2-3 члена ПС МПК ТРАСЕКА, 2-3 эксперта текущих проектов ЕС ТРАСЕКА).

Особое внимание следует уделить созданию представительской группы, которая бы отражала разнообразные отношения в сфере торговли и транспорта в странах ТРАСЕКА.

Постоянный Секретариат станет принимать участие в работе Подготовительной группы для того, чтобы обеспечить необходимый информационный обмен между представителями промышленности и странами – участницами, и сводить дебаты и обсуждения в Подготовительной группе к тем вопросам, в отношении которых странам необходимо получить разъяснение.

ПРАВИЛА РАБОТЫ

МПК проведет отбор CV кандидатов, приемлемых для членства в ПКС.

Члены ПКС назначат председателя с самым обширным опытом и руководящими навыками, и знаниями в области международных перевозок.

Председатель будет наделен полномочиями следить за деятельностью ПКС, и передавать в Постоянный Секретариат МПК любые инициативы ПКС.

ПКС будет проводить заседания 4 раза в год. До проведения заседаний, члены ПКС должны подготовить пакет материалов, которые должны будут обсуждены и представлены в МПК как минимум за месяц до заседания.

ПКС будет информирован МПК о любом принятом решении, и страны-участницы ТРАСЕКА могут беспрепятственно представлять предложения в ПКС через Национальных секретарей.

ПКС будет представлен на конференции МПК, и будет сотрудничать с Постоянным Секретариатом.

ОЮБТП – Заключительный отчет – октябрь 2004 – Приложение 8 – Итоговый проект стратегии МПК ТРАСЕКА о развитии международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)

Приложение 9

Рекомендации по страхованию

СТРАХОВАНИЕ В ЦЕПИ ПОСТАВКИ

Цель перевозки включает четыре основных участника: грузоотправитель, экспедитор, перевозчик(и) и страховой агент (страхование груза и ответственности перевозчика). Помимо этих 4 лиц существуют еще операторы терминалов, операторы складских помещений, дорожные провайдеры (т.е.инфраструктура) и посредники в страховой среде(страховые брокеры и агенты, и т.д.)

Страхование грузовых трансграничных перевозок пока предлагается и применяется довольно редко. Помимо экономических причин, это связано и с недостатком понимания механизмов страхования.

Правильное понимание того, что предоставляет страхование с точки зрения требований к грузовым перевозкам есть понимание правовой среды, в которой действует каждая из групп указанных лиц. Ниже обсуждаются только те существующие правовые аспекты, которые имеют непосредственное влияние на организацию страхования.

Каждый из участников должен быть уверен в том, что его «товары» или интересы реализованы, или по крайней мере, защищены должным образом. Поэтому грузоотправитель осуществляет страхование груза, а экспедитор и перевозчик обеспечивают страховое покрытие своей ответственности.

Конечно, в том случае, если в данной цепи нет страхового агента, единственным разрешением вопроса является разбирательство в судебном порядке. Однако эта мера наименее эффективна с точки зрения затрат времени и денежных средств.

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

Страхование рисков грузовых перевозок – эффективная мера в интересах владельца груза. Страхователем может быть и грузоотправитель, и грузополучатель, в зависимости от момента передачи рисков, который в свою очередь зависит от договорных условий контракта о поставке. Ниже приведены Инкотермс в той части, в которой предусматривают момент перехода таких рисков.

Следует, однако, подчеркнуть, что Инкотермс по своей правовой природе носят лишь рекомендательный характер, и становятся обязательными для партнеров только тогда, когда это предусмотрено в конкретном контракте.

Часто, стороны по контракту не имеют представления о различных торговых практиках в своих странах. Это является причиной возникновения недопонимания, споров и судебных тяжб, что приводит к лишней трате времени и денег. Для того, чтобы избежать подобных проблем, Международная Торговая Палата в 1936 году впервые опубликовала международный свод правил по интерпретации торговых терминов. Данные правила известны под названием «Инкотермс 1936». Дополнения и изменения вносились в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990гг. и последний раз в 2000 году в целях упорядочения правил и приведения их в соответствие с международными торговыми практиками.

Необходимо подчеркнуть, что спектр Инкотермс ограничен вопросами, имеющими отношение к правам и обязанностям сторон торгового контракта на период доставки реализуемых товаров. Существуют два ошибочных представления об Инкотермс. Во-первых, Инкотермс часто понимаются неправильно как применимые в договорах на осуществление перевозки чаще, чем в контрактах по продаже. Во-вторых, в некоторых случаях они напрасно принимаются как гарант соблюдения всех обязанностей, которые стороны бы желали включить в условия контракта по продаже.

Как всегда особо подчеркивалось ИСС, Инкотермс имеют отношение к действиям продавца и покупателя по исполнению контракта на продажу, и, только к некоторым определенным аспектам такого контракта, отдельно оговоренным в нем.

В то время как для экспортеров и импортеров очень важно определить для себя наиболее оптимальное сочетание контрактов на осуществление международных торговых сделок – где не только договор купли-продажи, но и договор на перевозку, страхование и финансирование – Инкотермс имеют отношение только к одному из этих договоров, а именно к договору купли-продажи.

13 основных понятий Инкотермс собраны в 4 группы.

Группа E (отгрузка)

Термин «Франко завод» означает, что продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке, когда он предоставит товар в распоряжение покупателя на своем предприятии или в другом названном месте (например: на заводе, фабрике, складе и т.п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, а также за таможенную очистку товара для экспорта.

Данный термин возлагает, таким образом, минимальные обязанности на продавца, и покупатель должен нести все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по погрузке товара на месте отправки и нес все риски и расходы за такую отгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

- Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента, когда товар поставлен ему; и
- с согласованной даты или согласованного срока для принятия поставки, которые возникают при невыполнении им обязанности дать извещение при условии, что товар надлежащим образом соответствует товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Группа F (основная доставка не оплачена)

FCA «Франко перевозчик» Следует отметить, что выбор места поставки повлияет на обязательства по погрузке и разгрузке товара на данном месте. Если поставка осуществляется в помещении продавца, то продавец несет ответственность за отгрузку. Если же поставка осуществляется в другое место, продавец за отгрузку товара ответственности не несет. Данный термин может быть использован при перевозке любым видом транспорта, включая смешанные перевозки. Под словом «Перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта. Если покупатель доверяет другому лицу, не являющемуся перевозчиком, принять товар, то продавец считается выполнившим свои обязанности по поставке товара с момента передачи его данному лицу.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара

- с момента, когда товар поставлен ему в соответствии со статьей, и
- с согласованной даты или с момента истечения согласованного срока для поставки, которые возникают либо при невыполнении им обязанности указать перевозчика или другое лицо, либо потому, что указанный им перевозчик или другое лицо не мог принять товар в свое распоряжение в согласованный срок или он сам не мог дать извещения. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

FAS («Франко вдоль борта судна»)

Термин «Франко вдоль борта судна» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах а указанном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FAS на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Однако, если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя обязанности по

таможенной очистке товара для экспорта, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести весь риск гибели или повреждения товара с момента его поставки; и

- начиная с согласованной даты его поставки или окончания согласованного для нее срока, при условии, что товар надлежащим образом идентифицирован, то есть выделен для покупателя в виде обозначенного в договоре товара или обозначен в другом виде.

FOB «Франко борт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара

- с момента перехода товара через поручни судна в указанном порту отгрузки, и
- с согласованной даты или с истечения согласованного срока для поставки, которые возникают либо при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7., либо в случае, если назначенное им судно не смогло прибыть своевременно, или не было в состоянии принять товар вовремя или прекратило принятие груза до наступления установленного в соответствии со статьей Б.7. времени. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Группа С

CFR «стоимость и фрахт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки.

Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в названный порт назначения, Однако, риск потери или повреждения товара, а также любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя.

По условиям термина CFR на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.

Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока отгрузки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

CIF «стоимость, страховка, фрахт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в порту отгрузки. Продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для доставки товара в указанный порт назначения, Но риск потери или повреждения товара, как и любые дополнительные расходы, возникающие после отгрузки товара, переходят с продавца на покупателя. Однако, по условиям термина CIF на продавца возлагается также обязанность приобретения морского страхования в пользу покупателя против риска потери и повреждения товара во время перевозки.

Следовательно, продавец обязан заключить договор страхования и оплатить

страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIF, от продавца требуется обеспечение страхования лишь с минимальным покрытием. В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. По условиям термина CIF на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.

Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока отгрузки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

СРТ

«Фрахт/перевозка оплачена до...» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски потери или повреждения товара, как и другие расходы после передачи товара перевозчику.

Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя обязательство обеспечить само или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в согласованный пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара на попечение первого из них.

По условиям термина СРТ на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

CIF «Фрахт, перевозка и страхование оплачены до» означает, что продавец доставит товар названному им перевозчику. Кроме этого, продавец обязан оплатить расходы, связанные с перевозкой товара до названного пункта назначения. Это означает, что покупатель берет на себя все риски и любые дополнительные расходы до доставки таким образом товара. Однако, по условиям CIF на продавца также возлагается обязанность по обеспечению страхования от рисков потери и повреждения товара во время перевозки в пользу покупателя. Следовательно, продавец заключает договор страхования и оплачивает страховые взносы. Покупатель должен принимать во внимание, что согласно условиям термина CIF от продавца требуется обеспечение страхования с минимальным покрытием.

В случае, если покупатель желает иметь страхование с большим покрытием, он должен либо специально договориться об этом с продавцом, либо сам принять меры по заключению дополнительного страхования. Под словом «перевозчик» понимается любое лицо, которое на основании договора перевозки берет на себя

обязательство обеспечить самому или организовать перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом или комбинацией этих видов транспорта.

В случае осуществления перевозки в пункт назначения несколькими перевозчиками, переход риска произойдет в момент передачи товара в попечение первого перевозчика. По условиям термина CIP на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента, когда он будет поставлен.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания зафиксированного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Группа D

DAF «Поставка до границы...» означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку для экспорта, но еще не для импорта на прибывшем транспортном средстве в распоряжение покупателя в названном пункте или месте на границе до поступления товара на таможенную границу сопредельной страны. Под термином «граница» понимается любая граница, включая границу страны экспорта. Поэтому, весьма важно точное определение границы путем указания на конкретный пункт или место. Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по разгрузке товара с прибывшего транспортного средства и нес все риски и расходы за такую разгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, когда товар поставляется до сухопутной границы.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента, когда он поставлен.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки в соответствии со статьей А.4. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или даты окончания согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

DES «Поставка с судна означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил не прошедший таможенную очистку для импорта товар в распоряжение покупателя на борту судна в названном порту назначения. Продавец должен нести все расходы и риски по доставке товара в названный порт назначения до момента его разгрузки. Если стороны желают, чтобы продавец взял на себя расходы и риски по выгрузке товара, должен применяться термин DEQ. Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар прибывает в порт назначения на судне.

Продавец обязан нести все риски потери или повреждения товара до момента поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки в соответствии со статьей А.4. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или

даты окончания согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

DEQ - «поставка с пристани» означает, что продавец выполнил свои обязанности по поставке, когда товар, не прошедший таможенную очистку для импорта, предоставлен в распоряжение покупателя на пристани в названном порту назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой и выгрузкой товара на пристань. Термин DEQ возлагает на покупателя обязанность таможенной очистки для импорта товара, также как и уплату налогов, пошлин и других сборов при импорте. Однако если стороны желают, чтобы продавец взял на себя все или часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар выгружается с судна на пристань в порту назначения.

Продавец обязан поставить товар и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

DDU «Поставка без оплаты пошлины» означает, что продавец предоставит не прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара до этого места, за исключением (если это потребуется) любых сборов, собираемых для импорта в стране назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). Ответственность за такие сборы должен нести покупатель, также как и за другие расходы и риски, возникшие в связи с тем, что он не смог вовремя пройти таможенную очистку для импорта.

Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя риски и расходы по таможенной очистке, также как и часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи.

Ответственность, риски и расходы за выгрузку и перегрузку товара зависят от того, под чьим контролем находится выбранное место поставки.

Продавец обязан поставить товар и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности - нести все дополнительные риски потери и повреждения, причиненные, таким образом товару. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или окончания согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

DDP «Поставка с оплатой пошлины» означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения.

Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов).

В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца.

Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии.

Если стороны согласились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость - НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи.

Если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя все риски и расходы по импорту товара, следует применять термин DDU. Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но, когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, следует применять термины DES или DEQ.

Продавец обязан поставить товар и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки.

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара с момента его поставки. Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности - нести все дополнительные риски потери и повреждения, причиненные таким образом товару.

Покупатель обязан - при невыполнении им обязанности дать извещение - нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или окончания согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Наибольшее количество страховых агентов в соответствии с мировой практикой предлагают страховые полисы в зависимости от набора покрываемых рисков.

Договор страхования может быть заключен на основании одного из следующих условий:

1. "С ответственностью за все риски".

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

- а) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, происшедшие по любой причине, кроме случаев, предусмотренных в п.2.4 данных Правил;
- б) убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- в) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

2. "С ответственностью за частную аварию".

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

- а) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря, землетрясения, извержения вулкана и других стихийных бедствий, крушения или столкновения перевозочных средств между собой, или удара их о неподвижные или подвижные (плавучие) предметы, взрыва, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара;
- б) убытки вследствие пропажи перевозочного средства с грузом без вести;
- в) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме топлива;
- г) полная гибель целого места груза в результате выбрасывания за борт.
- д) убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- е) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования

3. "Свободно от частной аварии" (FPA).

По Договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

- а) убытки от полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря, землетрясения, извержения вулкана и других стихийных бедствий, крушения или столкновения перевозочных средств между собой, или удара их о неподвижные или подвижные (плавучие) предметы, взрыва, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара;
- б) убытки вследствие пропажи перевозочного средства с грузом без вести;
- в) убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме топлива;
- г) убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- д) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования;
- е) убытки от повреждения груза вследствие крушения.

Исключения из перечисленных рисков, не покрываемые договором страхования, могут варьироваться. Однако, наиболее типичны случаи, когда застрахованные аварийные ситуации не принимаются во внимание с точки зрения нанесенного ущерба, повреждения или потери груза, потери ожидаемой прибыли, затрат по выплате комиссионных средств, транспортных и иных издержек, связанных с перевозкой груза, случившихся по причине:

- а) Военных действий и/или их последствий, уничтожения или повреждения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны, террористических актов, гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок, конфискации, ареста или уничтожения грузов по требованию военных или гражданских властей, а также таможенных, санитарных или карантинных служб;
- б) Прямого или косвенного воздействия атомной энергии, повышенной радиации, связанных с любым применением энергии атомного или ядерного распада или синтеза, или использованием расщепляемых материалов;
- в) Умысла или грубой небрежности страхователя, выгоды приобретателя или их представителей или нарушения кем-либо из них действующих правил перевозки, перевалки и хранения грузов
- д) Влияния температуры трюмного (складского) воздуха, гниения, коррозии, износа, окисления, усушки, испарения, естественного изменения его массы или объема или других особых свойств груза;
- е) Ненадлежащей упаковки или укупорки грузов и отправки грузов в поврежденном состоянии, нарушений требований к формированию укрупненных грузовых мест, несоответствующего размещения и крепления груза;
- ф) огня или взрыва вследствие погрузки взрывоопасных или легко воспламеняющихся веществ и предметов, о чем было известно страхователю или выгодоприобретателю, или их представителям, однако о чем не было известно страховщику;
- г) Недостачи груза при целости наружной упаковки, различий во взвешивании при отсутствии покрываемых страхованием событий;
- h) Повреждения груза червями, грызунами и насекомыми;
- и) потеря прибыли в результате задержки в доставке груза, изменения валютного курса или процентной ставки по банковским кредитам, а также моральный ущерб, причиненный имиджу фирмы.

Ответственность по договору страхования наступает с момента приема груза к транспортировке из складских помещений пункта погрузки и продолжается в течение всего процесса перевозки (включая дополнительные загрузки и транзитные погрузки, а также хранение на складах в пунктах перегрузки и транзитных погрузок) до момента доставки груза на складские помещения грузополучателя или иные конечные пункты получения, обозначенные в договоре страхования, однако в пределах сроков, установленных конкретным договором страхования, после доставки груза в конечный пункт приема и снятия груза с борта судна, на котором осуществлялась трансграничная поставка, за исключением отдельных случаев, предусмотренных договором страхования.

В частности, условия договора страхования могут устанавливать продолжительность действия страхования на время хранения груза на складских помещениях в пункте доставки, ожидающего погрузки и/или в пункте доставки после разгрузки.

Некоторые грузоотправители в вопросах покрытия издержек от потери/повреждения груза полностью рассчитывают на положения договора, предусматривающие ответственность перевозчика. Другие осуществляют страхование грузов по принципу покрытия «всех рисков». Страхование грузов позволяет грузоотправителям застраховать товар на суммы, превышающие установленные пределы ответственности перевозчика, и так как возможные претензии предъявляются страховщиком, – сократить административные расходы на претензионный порядок предъявления требований в связи с наступившим страховым случаем. По сравнению со страховщиками ответственности перевозчиков, страховщики грузов оперативнее осуществляют выплаты по предъявленным претензиям, тем самым способствуя наличию оборотных средств владельца груза. Однако, страхование грузов обходится недешево, так как страховые премии обычно довольно высокие.

Страхование ответственности перевозчика

Страховое покрытие – защита интересов страхователей от соответствующих правомерных претензий, предъявленных к страхователю на основании: условий соответствующих международных договоров, национального законодательства, применяемого на территории предоставления страховых услуг или по месту предъявления претензий страхователем в связи с наступлением страхового случая, а также с условиями любых других соглашений, с согласия страховщика.

Пределы обязательств по выплате страховой суммы могут устанавливаться по каждому отдельному случаю или носить долгосрочный характер.

Основные факторы формирования страхового вознаграждения (премии):

Пределы ответственности

Номенклатура груза

Регион перевозки

Пределы потерь

Объемы перевозок

Качество и количество единиц транспортного парка или иные технические условия, классифицирующиеся как факторы риска.

Режимы ответственности перевозчика имеют модальную структуру, что имеет значение и по отношению к сети режимов ответственности, таких как UNCTAD/ICC, целью которых является развитие интермодальных перевозок. Определенно, затраты на претензионный порядок привлечения к ответственности перевозчика варьируются в зависимости от вида перевозки и особенно от оценочной стоимости груза по коносаменту, продолжительности перевозки и уровня риска. Здесь можно отметить, что типовые правила UNCTAD/ICC, которые основаны на сетевом принципе, регулируют ответственность оператора интермодальной перевозки, и были разработаны после провала Конвенции ООН 1980 года по мультимодальным грузовым перевозкам, которая не получила достаточной поддержки, и впоследствии не вступила в силу.

Не смотря на то, что она не была одобрена в своей первоначальной форме, далее последовало появление таких режимов как правила UNCTAD/ICC в 1992 году и типовой коносамент FIATA FBL в 1996, основанные на сети одно-модальных режимов ответственности. Хотя и эти сетевые режимы ответственности не предлагают полного решения вопроса об ответственности оператора – по-настоящему это зависит от возможности идентифицировать вид транспорта или место в цепи поставки, где произошла потеря/повреждение груза.

Полисы, которые обычно предлагаются экспедиторам, покрывают только те транспортные операции, которые выполняются перевозчиками, имеющими страховое покрытие своей ответственности.

До недавнего времени системы ответственности грузового транспортного перевозчика развивались по одно-модальной схеме, - морской, воздушный, автодорожный и железнодорожный транспорт. Это соответствовало тому как грузы перевозились – по одно-модальным путям. В пределах ТРАСЕКА речь идет об ответственности операторов и в пределах, установленных действующими международными соглашениями и конвенциями. А именно, CMR (1956) для перевозок автомобильным транспортом, SMGS (1951) и COTIF/CIM (1980) для железнодорожного транспорта, Гаагские правила (1924, дополненные правилами Visby в 1968) для морского транспорта и Конвенция по ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991). В настоящее время, транспортировка грузов все чаще осуществляется интермодально.

Экспедиторы

75 % всех транспортных операций в мировом масштабе осуществляются грузовыми экспедиторскими компаниями. FIATA (Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles) это неправительственная, уникальная по своему масштабу, ассоциация, которая с 1926 года выступает в защиту интересов грузовых экспедиторов в 152 странах мира. Большинство национальных грузовых экспедиторских ассоциаций стран ТРАСЕКА являются полноправными членами FIATA.

В контексте ответственности перевозчика очень важно дифференцировать грузовых экспедиторов, действующих в качестве принципала и агента. Ключевой вопрос, - сколько контр-агентов вступят в отношения с грузоотправителем. В некоторых странах ЕС, таких как Австрия и Германия, экспедиторы не имеют иного выбора, как только действовать в качестве принципалов в связи с последними изменениями в законодательстве, например Акт о реформе на транспорте 1998 года в Германии. Грузовые экспедиторы имеют тенденцию действовать в качестве основных и оформлять с перевозчиком единый контракт. Грузовые экспедиторы, действующие в качестве принципала, являются операторами интермодальной перевозки (ОИП), и, в конечном итоге, выступают в роли перевозчика. Теоретически эти грузовые экспедиторы принимают решение о способе перевозки. Хотя, на практике некоторые грузоотправители требуют использовать одни и не использовать другие способы перевозки. Другие экспедиторы действуют в качестве агентов, т.е. эффективно предоставляют свои услуги перевозчику, предлагая наиболее оптимальные комбинации способов перевозки грузов – и при перевозке на дальние расстояния различными видами транспорта грузоотправитель заключает ряд договоров о перевозке с каждым из операторов.

Если грузоотправитель сам определяет способ перевозки, то основное решение принимается по поводу одно-модального или интермодального транспорта. Поскольку ответственность перевозчика, скажем, на автомобильном транспорте отличается от железнодорожного, в случае интермодальной перевозки существует неопределенность режима ответственности. При перевозке интермодальным транспортом грузоотправителю более целесообразно заключать договор с одним контр-агентом, оператором интермодальной перевозки, что особенно оправданно на случай наступления каких-либо неблагоприятных последствий.

Однако, операторы интермодального транспорта широко применяют сетевой режим ответственности, такой как по FIATA FBL, который основан на сетевом принципе и, следовательно, предел ответственности не может быть заранее определен – это зависит от места и вероятности идентификации места утраты/повреждения груза. Если же грузоотправитель нанимает нескольких одно-модальных перевозчиков, участников интермодальной транспортной цепи, то он сам несет обязанность по установлению ответственности того или иного перевозчика, ответственного за утрату/повреждение груза.

Экспедиторы часто выполняют множество функций, организовывая и иногда осуществляя транспортировку груза. С точки зрения ответственности различие между экспедитором и перевозчиком весьма значительно. Точно также и отличие экспедитора, действующим в качестве агента (в интересах грузоотправителя), или в качестве принципала, влияет на выбор соответствующего режима ответственности. Законодательство Германии (начало четвертой главы Торгового Кодекса Германии - HGB) дает определение договору на оказание экспедиторских услуг как «соглашения, по которому экспедитор обязан организовать перевозку товаров». Такая «организация» включает в себя «концептуальную

стадию» (принятие решения в отношении способа и маршрута транспортировки), «стадию исполнения», (выбор перевозчика, согласование договоров перевозки, хранения и экспедирования, а также предоставление перевозчику информации и указаний), а также «последующую стадию», включающую в себя предъявление любых претензий со стороны грузоотправителя. Согласно законам Германии, которые требуют от экспедитора большего, чем осуществление его основных функций, в обязанности экспедитора также входит страхование груза, его упаковку, маркировку и проведение таможенной очистки. Однако экспедитор может также быть обязан организовать договоры с другими лицами, оказывающими такие услуги.

Экспедитор может выбрать между подготовкой и заключением договора от своего лица или от лица своего принципала (в интересах грузоотправителя). В первом случае экспедитор является принципалом, а во втором - агентом. Если экспедитор действует (частично) в качестве перевозчика, или производит сбор груза из разных источников на одно и то же транспортное средство, с правовой точки зрения экспедитор обладает правами и несет обязанности перевозчика.

Другой признак, позволяющий выделить экспедитора, действующего как принципал, это если затраты на услуги экспедирования груза имеют фиксированную стоимость, и тогда экспедитор рассматривается в качестве перевозчика.

По некоторым правовым системам существует третье лицо между экспедитором и перевозчиком, именуемым во французском и бельгийском законодательстве «*commissionnaire de transport*», а в голландском – «*transportondernemer*», который для перевозчика является подрядчиком на условиях субподряда на перевозку на все расстояние. Однако, за исключением Франции, такая схема не имеет широкого распространения.

В последнее время традиционные одно-модальные перевозчики иногда расширяют спектр своих услуг до других звеньев в цепи мультимодальной перевозки. Морской перевозчик может предложить услугу «от-двери-до-двери», путем подписания субконтракта с наземным перевозчиком или расширив свои собственные технические возможности. В подобных случаях оператор именуется оператором мультимодальной перевозки (ОМП) или оператором смешанных перевозок (ОСП).

Другим промежуточным звеном (между перевозчиком и оператором судна) выступает перевозчик, выдающий коносамент на перевозку товаров судами, которыми он не владеет и не управляет (NVOCC). Иногда ОМП и ОСП заключают договоры с экспедитором, а не с перевозчиком.

Существуют два отдельных режима ответственности, которые находят свое применение при мультимодальных перевозках:

- сетевой режим ответственности (хамелеон), где действующие правила, регулирующие одно-модальные перевозки, применимы к случаям «утраты, повреждения или задержки груза» к определенному способу перевозки,
- единый режим ответственности, где действуют одни и те же правила на протяжении всего исполнения контракта, какой бы способ перевозки не был выбран.

На практике при сетевой системе перевозчик все же обладает значительной свободой по отношению к введению новых правил и исключений – на тех этапах перевозки, где нет обязательных правил (складирование, нахождение во внутренних водах) и по нелокализованному повреждению (когда не определен отрезок пути, когда был поврежден груз).

Попытки поиска компромисса между этими двумя системами привели к появлению во-первых, правил, составленных Международной торговой палатой в 1970 году (ICC Rules), а впоследствии в 1980 мультимодальной конвенции ООН, направленной на унифицирование ответственности. Конвенция все еще не применяется. В 1992 году UNCTAD и Международная Торговая Палата определили свод правил, которые объединяют одно-модальные режимы ответственности в сеть правил в целях урегулирования степени ответственности операторов интермодальных систем. Эти правила UNCTAD/ICC содержат в

себе типовой документ FIATA FBL, разработанный по инициативе Международной ассоциации экспедиторов. Коносамент FIATA FBL, или его подобие в некоторых странах, напр. в Великобритании – BIFA- широко используются экспедиторами. BIMCO – Совет балтийского и международного судоходства) «Multidos 95» - основанный на сетевом режиме ответственности, широко используется в Скандинавском регионе, хотя и не так широко распространен как FIATA FBL^{2,3}.

Промежуточные заключения

- Очевидно, что страхование должно стать более доступно для перевозчиков и грузоотправителей и служить нейтрализации непредвиденных расходов
- В то же время готовность перевозчиков приобрести страхование груза в большой степени зависит от доступных ставок страховых премий
- Ставки страхового вознаграждения, в свою очередь, в большой степени зависят от факторов риска и от степени ответственности, возлагаемой на перевозчика или ОМП.
- Гармонизация условий, как установление единого предела ответственности по всем видам транспорта, в целях облегчения интермодальных перевозок, может значительно сократить транспортные расходы.
- Модельные правила UNCTAD/ICC, действующие по сетевому принципу, заполняют пробел в регулировании ответственности оператора интермодальной перевозки, который остался вследствие того, что Конвенция ООН по мультимодальным перевозкам 1980г. не получила поддержки стран, и не вступила в силу.

Промежуточные рекомендации

- Страхование должно стать более доступным, особенно для операторов железнодорожных перевозок;
- Больше времени и усилий необходимо уделить гармонизации условий наступления ответственности перевозчика в целях обеспечения потенциального сокращения затрат на предъявление требований о компенсации ущерба (включая претензионный порядок разбирательства)
- ЕС и многие другие международные учреждения, такие как ЕЭК ООН, ОЭСР, ЮНСИТРАЛ, которые в настоящее время работают над развитием концепций регулирования ответственности операторов мультимодальных перевозок, и для МПК TRACECA очень важно сотрудничать с такими институтами
- Убедить страны-участницы TRACECA в необходимости рассматривать транспортные операции, проводимые внутри страны – на складах, терминалах и прочей инфраструктуре – как часть общей цепи перевозки с целью гармонизации условий ответственности всех ее участников.