



И. В. Карапетянц
Н. Ф. Кислицына
В. Г. Егоров

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Наталия Кислицына

**Международные
транспортные организации**

«Алетейя»

Кислицына Н. Ф.

Международные транспортные организации / Н. Ф. Кислицына —
«Алетейя»,

ISBN 978-5-907189-55-3

Не претендуя на исчерпывающую характеристику всех существующих международных транспортных организаций, авторы преследовали цель познакомить с основными теоретическими понятиями, связанными с международными организациями как субъектами международного права, дать ориентиры по их типологизации и классификации и остановиться на освещении деятельности отдельных видов МТО. В работе, адресованной студентам, обучающимся по направлениям «геополитика транспорта» и «транспортное право», представлен материал по международным транспортным организациям (МТО).

ISBN 978-5-907189-55-3

© Кислицына Н. Ф.

© Алетейя

Содержание

Введение	5
Глава 1	7
1.1. Международные организации: понятие и признаки	7
1.2. Классификация международных организаций	12
Глава 2	15
2.1. Общая характеристика системы органов ООН в регулировании международных транспортных отношений	15
2.2. Генеральная Ассамблея ООН, её вспомогательные органы и международные транспортные отношения	16
2.3. Экономический и социальный совет ООН, его вспомогательные органы и международные транспортные отношения	20
Конец ознакомительного фрагмента.	33

И. В. Карапетянц, Н. Ф. Кислицына, В. Г. Егоров

Международные транспортные организации

Введение

Публикация лежащей перед вами книги вызвана необходимостью создания учебного пособия по одной из наиболее значимых дисциплин в подготовке специалистов бакалавров по направлениям, связанным с международными транспортными коммуникациями.

В учебном пособии «Международные транспортные организации», не претендующем на исчерпывающую характеристику заявленного предмета, даются основные теоретические понятия, раскрывающие содержание, классификацию и краткие сведения, позволяющие студентам составить целостное представление об особенностях, компетенциях различных типов международных транспортных организаций.

Подача учебного материала начинается с общей характеристики понятия «международные организации» и их основополагающих признаков. Авторами особо акцентируется внимание на том, что далеко не все институты, выходящие за пределы национальной юрисдикции и участвующие в мировом политическом процессе, объединяются этим понятием, так как международными организациями являются только те из них, которые учреждаются субъектами хотя бы двух государств, имеют конвенциональную основу, правосубъектность и цели, не противоречащие принципам и нормам ООН.

Материал о международных организациях сопровождается специальной справкой об Организации Объединённых Наций как основной международной организации, объединяющей в своём составе несколько структур, осуществляющих регулирование в том числе и международной транспортной деятельности.

Имея в виду самый влиятельный сегмент международных организаций, авторы посвятили третью главу пособия деятельности международных межправительственных организаций (ММПО) в сфере транспорта. При описании международных межправительственных организаций в задачу составителей пособия не входило их полное описание. Преследовалась иная цель – дать информацию, позволяющую сформировать общее представление о деятельности этого типа международных организаций в транспортной отрасли.

Изложению материала главы предшествует краткая историческая справка о международных межправительственных организациях и их роли в становлении международного транспортного порядка и формировании единых правовых норм международного транспортного сообщения.

Из содержания главы можно подчеркнуть сведения о том, как по мере развития международной транспортной системы расширялся круг компетенций международных межправительственных организаций по их институционализации и управлению.

Благодаря привлечению материала, касающегося действующих ММПО при организации международного транспортного сообщения, авторам пособия удалось показать специфику этих институтов, осуществляющих деятельность на различных видах транспорта (ОСЖД, ИКАО, ИМО и т. д.) и на разных уровнях, как глобальном, так и региональном.

Специальная глава пособия посвящена самому многочисленному виду международных организаций, действующих в транспортной сфере, – международным неправительственным

организациям (МНПО). Учебный материал, представленный в этой главе, раскрывает сущность разноплановой деятельности этого института по совершенствованию международного транспортного сообщения. На основе привлечения большого материала в учебнике даётся характеристика специфических черт, целей и структуры международных неправительственных организаций, их региональной и видовой специфики. Особым сюжетом стало положение о расширении компетенций и масштабов деятельности МНПО в глобальных транспортных коммуникациях, их возрастающей роли в формировании международного транспортного права.

Для удобства пользователей авторами разработан справочный аппарат в виде перечня организаций и аббревиатур, упомянутых в тексте, на русском и английском языках.

Прилагаемый список рекомендуемой литературы может стать подспорьем студентам в организации самостоятельной работы.

В целом учебное пособие «Международные транспортные организации» предназначено для получения дополнительной информации, связанной с правовыми аспектами функционирования основных видов транспорта.

Глава 1

Международные организации – субъекты международного публичного права

1.1. Международные организации: понятие и признаки

В соответствии с нормами и принципами международного публичного права международные организации рассматриваются в качестве вторичных субъектов. Это означает, что любая международная организация производна, создана первичными субъектами международного права – суверенными государствами. В настоящее время не существует общепризнанного определения понятия «международная организация», которое было бы зафиксировано в международно-правовом документе. Однако доктриной международного права были сформулированы критерии, которым должна отвечать международная организация, чтобы считаться таковой и быть признанной всеми субъектами международного права. Это – её основные и дополнительные признаки. Отсутствие у объединения хотя бы одного из основных признаков исключает для него возможность рассматриваться в качестве международной организации.

К основным признакам, характеризующим международную организацию, относятся:

1. Объединение нескольких суверенных государств. Членами международной организации могут быть суверенные государства. Кроме того, в международном праве существуют такие понятия, как «ассоциированные члены» и «наблюдатели».

Ассоциированные члены – «неполноправные члены международной организации, участвующие в её работе с правом совещательного голоса, т. е. они не участвуют в голосовании и их представители не могут избираться в органы международной организации»¹.

Наблюдатели – «представители государственных и международных организаций, направленные для участия в работе международной межправительственной организации, международных конференциях и других международных мероприятиях. Они не являются её членами, не имеют права участвовать в голосовании и их представители не могут быть избраны в органы международной организации»².

Необходимо иметь в виду, что членами международной организации могут быть и другие международные организации.

2. Создание международной организации на основе учредительного документа (договор, устав). Учредительный документ представляет собой правовую основу деятельности международной организации. Как правило, в качестве учредительного документа выступает многосторонний договор.

Название учредительного документа (устав, договор, пакт и т. д.) международной организации не влияет на его правовой статус. Учредительный документ содержит в себе не только права и обязанности субъектов, создающих международную организацию, но и положения о её учреждении, в которых в обязательном порядке указывается компетенция организации, полномочия, цели и принципы, организационная структура, статус её членов, персонала и т. д.

В истории международного права были случаи, когда международные организации создавались не на основе многостороннего договора, а как реализация резолюций иных международных организаций в качестве вспомогательных органов.

¹ Право международных организаций. Учебник для бакалавриата и магистратуры / Под ред. А. Х. Абашидзе. М.: Юрайт, 2014. С. 23–24.

² Там же.

3. Наличие постоянной организационной структуры международной организации. В любой международной организации существует система постоянно действующих органов (высшие, исполнительные, административные и вспомогательные).

Высший орган (ассамблеи, конгрессы, конференции и т. д.) – как правило, работает сессионно (часто встречается его другое название – пленарный или сессионный). В его состав входят все члены международной организации. Каждый член организации имеет один голос вне зависимости от территории, которую он представляет, численности населения, а также экономического и военного потенциала (это в том случае, если речь идёт о международных межправительственных организациях).

Вопросы, подлежащие рассмотрению на сессиях, имеют как важное международное значение, так и для работы самой организации (это её бюджет, принятие новых членов, избрание её руководящих органов и т. д.).

Исполнительный орган – постоянно действующий орган международной организации с ограниченным членским составом. Избрание в его члены осуществляется в соответствии с определёнными критериями, такими как справедливое географическое представительство; специфические интересы; наибольший финансовый вклад; равное представительство групп государств с несовпадающими интересами.

Цель исполнительного органа – повседневная работа, выполнение решений высшего органа между его сессиями и принятие оперативных решений.

Административный орган, как правило, это – секретариат международной организации во главе с генеральным секретарём или генеральным директором. Главная задача секретариата – обеспечить постоянную и ритмичную работу организации. Сотрудники работают на условиях найма.

Вспомогательные органы – это комитеты, комиссии по специальным вопросам, созданные главными органами международной организации.

4. Обладание международной правосубъектностью. С точки зрения теории права и государства в понятии «правосубъектность» можно выделить три основных компонента: правоспособность, дееспособность и деликтоспособность субъекта права. Указанные компоненты обладают определённой спецификой в связи с тем, что речь идёт именно о международной правосубъектности.

Применительно к международным организациям *правоспособность* выражается в возможности вступать в договорные взаимоотношения как с государствами, так и международными организациями. Указанные взаимоотношения чётко регламентированы Венской конвенцией о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями (1986 г.). В конвенции указывается: «Международная организация обладает такой правоспособностью заключать международные договоры, которая необходима для выполнения её функций, её целей и задач»³. Согласно ст. 6 конвенции «договорная правоспособность международной организации регулируется правилами этой организации»⁴ и носит договорный характер. Именно договор является правовой основой деятельности международной организации, именно его содержанием ограничивается её деятельность, т. е. ни одна международная организация не имеет права выйти за пределы своих полномочий, обозначенных в уставном документе.

Международная дееспособность означает способность своими действиями реализовывать имеющиеся права и обязанности. Это включает участие организации в международном нормотворчестве, подразумевающее её деятельность, направленную на создание, изменение,

³ Преамбула Венской конвенции о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 г. // Действующее международное право / Под ред. Ю. М. Колосова, Э. С. Кривчиковой. М., 2002. С. 25.

⁴ Там же. С. 27.

совершенствование или отмену международно-правовых норм, которым обладают только международные межправительственные организации. При этом, с одной стороны, не стоит забывать о возможности международной организации как вторичного (производного) субъекта международного права самостоятельно выступать на международной арене, что означает определённую независимость действий, а с другой – надо всегда помнить об ограничениях, налагаемых на неё учредительным документом⁵.

Третьим компонентом международной правосубъектности международных организаций выступает *деликтоспособность*.

Международные организации, являясь субъектами международно-правовой системы, несут ответственность, основаниями для привлечения к которой могут стать нарушения следующего характера: общепризнанных норм и принципов международного права; норм учредительного документа международной организации; норм внутреннего права международной организации.

Следует сказать и о таких формах международно-правовой ответственности международных организаций, как политическая и материальная. Политическая ответственность выражается в форме извинения; наложение на неё определённых дополнительных обязанностей; лишение определённых прав, а материальная ответственность предусматривает возмещение ущерба.

5. Разработка и принятие бюджета. Для любой международной организации как самостоятельного субъекта международного права необходимо финансирование для выполнения поставленных задач, целей и функций. В этой связи её высший орган в обязательном порядке каждый год принимает бюджет. Как правило, международные организации формируют бюджет из взносов государств-членов или иных участников, если говорить о неправительственной организации.

Таким образом, международная организация – это объединение государств, ассоциаций и иных участников международных отношений, основой которого является международный многосторонний договор для достижения определённых целей, имеющее постоянно действующую систему органов, обладающее международной правосубъектностью и созданное в соответствии с нормами и принципами международного права. Всеми указанными признаками на сегодняшний день обладает единственная в своём роде универсальная межправительственная международная организация – Организация Объединённых Наций (ООН), созданная после окончания Второй мировой войны в 1945 г.

Справочно:

Организация Объединённых Наций – ООН (*The United Nations Organization – UNO, UN*) – международная организация, созданная по инициативе СССР и других ведущих участников антигитлеровской коалиции на основе добровольного объединения усилий суверенных государств в целях поддержания и упрочения международного мира и безопасности и развития сотрудничества между ними.

Главными этапами на пути разработки основ деятельности ООН и её структуры стали Московская (1943 г.), Думбартон-Окс (1944 г.), Крымская (Ялтинская) (1945 г.), Сан-Францисская (1945 г.) конференции. Устав ООН, подписанный 26 июня 1945 на Сан-Францисской конференции, вступил в силу 24 октября 1945. Ежегодно 24 октября отмечается как День ООН.

ООН призвана играть важную роль в деле сохранения мира, предотвращения ядерной войны, прекращения гонки вооружений и разоружения.

⁵ Международные организации. Учебник / Под ред. И. П. Блищенко. М.: Изд-во РУДН, 1994. С. 43–44.

Члены ООН обязались действовать в соответствии со следующими принципами: суверенное равенство государств; добросовестное выполнение обязательств, принятых по Уставу; разрешение международных споров мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир и безопасность и справедливость; отказ в международных отношениях от угрозы силой или её применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и другим образом, несовместимым с целями ООН; оказание ООН всемерной помощи во всех действиях, предпринимаемых ею в соответствии с Уставом и отказ от оказания помощи любому государству, против которого ООН предпринимает действия превентивного или принудительного характера.

Главными органами ООН являются: Генеральная Ассамблея, Совет Безопасности, Экономический и социальный совет (ЭКОСОС), Совет по опеке, Международный суд и Секретариат. В случае необходимости в соответствии с Уставом учреждаются вспомогательные органы.

В целях развития сотрудничества между государствами в экономической, социальной и других областях действуют специализированные учреждения ООН (Международные межправительственные организации).

Правом вето в Совете Безопасности (СБ) ООН обладают только пять его постоянных членов: Великобритания, Китай, Россия, США и Франция. Оно позволяет отвергать проект любой содержательной резолюции ООН, вне зависимости от уровня поддержки, которой пользуется данный проект. Право вето не распространяется на голосования по процедурным вопросам. Вето считается наложенным, если какой-либо из постоянных членов подаёт голос «против» той или иной резолюции. Воздержанием голосования не считается наложением вето.

Предшественницей ООН можно считать Лигу Наций.

Лига Наций – международная межправительственная организация, действовавшая в период между Первой и Второй мировыми войнами. По Статуту (уставу) Лиги Наций её учредителями являлись государства, участвовавшие в войне против Германии, а также вновь образовавшиеся – Польша, Хиджаз⁶ Чехословакия.

Первоначально Статут Лиги Наций как составную часть Версальского мирного договора 1919 г. подписали 44 государства, в том числе 31 государство, принимавшее участие в войне на стороне Антанты или присоединившееся к ней, и 13 государств, не участвовавших в войне. США, не ратифицировав этот договор, не вошли в число членов Лиги Наций. Декларируя в Статуте в качестве основной цели организации «развитие сотрудничества между народами и гарантию их мира и безопасности», Лига Наций в действительности была призвана поддерживать версальскую систему международных отношений.

Основными органами Лиги Наций являлись Собрание представителей всех членов организации (Ассамблея) и Совет Лиги Наций в составе четырёх постоянных членов (Великобритания, Франция, Италия и Япония) и четырёх временных, сменявшихся ежегодно, а также постоянный Секретариат во главе с Генеральным секретарём. Местопребыванием основных органов была Женева. Решения Ассамблеи и Совета по всем вопросам, за исключением процедурных, принимались единогласно.

Наращение угрозы со стороны фашистских Германии и Италии и милитаристской Японии побудило правительства некоторых государств искать сотрудничества с СССР и в рамках Лиги Наций 15 сентября 1934 г. по инициативе Франции 30 государств – членов Лиги Наций обратились к СССР с предложением вступить в организацию. Советское правительство решило принять приглашение, исходя из необходимости использовать все возможности, чтобы поме-

⁶ Хиджаз – провинция в Саудовской Аравии. В 1517–1916 гг. периодически в составе Османской империи; в 1916–1925 гг. формально независимое королевство; в 1932 г. Неджд, Хиджаз, Эль-Хаса и Катиф были объединены в единое королевство, получившее название Саудовская Аравия.

шать развязыванию войны. 18 сентября Ассамблея Лиги Наций постановила принять СССР в Лигу и предоставить ему место постоянного члена Совета Лиги Наций.

Стремление западных держав проводить политику «умиротворения» агрессоров предопределило беспомощность Лиги Наций, не сумевшей принять ни одного эффективного решения при обсуждении в 1934–1939 гг. вопросов об итальянской агрессии против Эфиопии (1935–1936 гг.), нарушении Германией Версальского договора и Локарнских договоров (1925 г.), германо-итальянской интервенции в Испании (1936–1939 гг.).

Позиции СССР по Мюнхенскому соглашению (1938 г.) сделали его участие в Лиге Наций нежелательным для правительств этих стран. Используя в качестве предлога Советско-финляндскую войну (1939–1940 гг.), правительства Великобритании и Франции добились принятия 14 декабря 1939 г. решения об исключении СССР из Лиги Наций. С этого времени деятельность Лиги Наций почти прекратилась. Формально организация была ликвидирована в апреле 1946 г.

В настоящее время ООН является ведущей международной организацией, выполняющей основополагающую функцию сохранения мира на планете и, что особенно важно, призванной бороться с нарастающими угрозами сохранения человечества и создавать благоприятные условия для развития всех народов. В этой связи важная составляющая цивилизационного прогресса развития транспортных коммуникаций входит в круг компетенций ООН и её институциональных структур.

1.2. Классификация международных организаций

В настоящее время система международных отношений характеризуется интенсивным ростом количества международных организаций. По статистическим данным, численность различных типов международных организаций составляет более 50 тыс., и рост их численности не прекращается. Актуальным вопросом в рамках доктрины международного права является их типология, которая не безупречна, но с её помощью всё-таки можно провести классификацию в соответствии с выбранными критериями.

По характеру членства организации делятся на межправительственные и неправительственные.

Членом межправительственной международной организации могут быть только государства, а членом неправительственной организации – любые участники международных отношений, в том числе и государства. Но не только членство делает столь существенным различие между межправительственной и неправительственной международными организациями. Прежде всего это связано со спецификой деятельности международных неправительственных организаций (МНПО).

Общепризнанного понятия «международная неправительственная организация» в международном праве не существует. Но при этом международное сообщество выделило конкретные признаки, которым должна отвечать подобная организация, что нашло отражение в резолюции Экономического и социального совета – ЭКОСОС (*Economic and Social Council – ECOSOC*) ООН № 1296 (XIV) от 23 мая 1968 г. Согласно данному документу «любая международная организация, не учреждённая на основании межправительственного соглашения, должна рассматриваться в качестве неправительственной.

К основным признакам МНПО относятся:

- а) отсутствие целей извлечения прибыли;
- б) признание, по крайней мере, одним государством или наличие консультативного статуса при международных межправительственных организациях;
- в) получение денежных средств более чем из одной страны;
- г) осуществление деятельности, по крайней мере, в двух государствах;
- д) создание на основе учредительного акта»⁷. Примером неправительственной организации в области защиты прав человека является организация Международная амнистия – МА (*Amnesty International – AI*).

Однако в документе не уделено внимания деятельности неправительственных организаций и тем более тому, какое влияние они оказывают на международные отношения. Скорее всего, это связано со сложившейся позицией участников международных отношений, согласно которой неправительственные организации не являются субъектами международного публичного права. Доктрина международного права в основном придерживается точки зрения: полноценный субъект международного права должен обладать правомочием – правом создавать нормы международного права.

Например, профессор И. И. Лукашук утверждает, что «субъекты международного права – самостоятельные образования, способные непосредственно обладать правами и обязанностями по международному праву, участвовать в создании и осуществлении его норм»⁸.

Профессор Д. И. Фельдман тоже придерживается мнения о том, что субъекты международного права прежде всего создают нормы. «Существенная особенность статуса субъектов

⁷ Резолюция ЭКОСОС № 1296 (XLIV) от 23 мая 1968 г. // URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/007/91/IMG/NR000791.pdf?OpenElement>.

⁸ Лукашук И. И. Международное право. Общая часть. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 31.

международного права состоит в том, что они непосредственно участвуют в создании и осуществлении его норм»⁹.

Следующим критерием классификации международных организаций является круг участников:

- универсальные (например, ООН);
- региональные (например, Совет Европы);
- межрегиональные (например, Организация экономического сотрудничества и развития – ОЭСР).

В зависимости от выполняемой компетенции организации подразделяются на:

- общей компетенции. Такие организации занимаются вопросами, решение которых обеспечивает достижение общих задач, поставленных при их создании;
- специальной компетенции. Организации такого рода создаются для сотрудничества в конкретной области международного права, (например, Международная организация труда – МОТ (*International Labour Organization – ILO*) или Всемирная организация здравоохранения – ВОЗ (*World Health Organization – WHO*)).

По порядку приёма новых членов организации. В данном случае следует говорить о наличии открытых и закрытых международных организациях. Если рассматривать открытые международные организации, то её членами могут быть любые государства, изъявившие желание вступить. Что касается закрытых организаций, то их членами можно стать только с согласия её учредителей.

Таким образом, классификация международных организаций является вопросом дискуссионным. При этом необходимо учитывать существующие тенденции развития международного права в целом, а также роли международных организаций в современных международных отношениях.

Вопросы к главе 1

1. Особенности подходов к понятию «международная организация».
2. Правосубъектность международных организаций.
3. Особенности выбора критерия классификации международных организаций.
4. Современные представления в доктрине международного права о видах международных организаций.
5. Какие существуют международно-правовые документы, определяющие принципиальную разницу между межправительственной и неправительственной организациями?
6. Особенности подходов юристов-международников к пониманию целей создания международных организаций.

Литература к главе 1

1. Крючкова И. Н. Экономические санкции Совета Безопасности Организации Объединённых Наций в международном публичном праве и международном частном праве. Монография. М.: МАКС-Пресс, 2005. – 146 с.
2. Курашева Р. Ш. Международная организация как субъект международного частного права. Монография. М.; Казань: РПА Минюста России, 2011. – 180 с.
3. Карташкин В. А. Организация Объединённых Наций и международная защита прав человека в XXI веке. Монография. М.: Норма, Инфра-М., 2015. – 176 с.

⁹ Международная правосубъектность. Гл. I / отв. ред. Д. И. Фельдман. М., 1971. С. 20.

4. *Духно Н. А., Корякин В. М.* Теория транспортного права. Монография. М.: Юрлитинформ, 2016. – 288 с.

5. *Тункин Г. И.* Теория международного права / Под общ. ред. Л. Н. Шестакова. М.: Зерцало, 2000. – 416 с.

6. Право международных организаций. Учебник для бакалавриата и магистратуры / Под ред. А. Х. Абашидзе. М.: Юрайт, 2014. – 688 с.

Глава 2

Деятельность Организации Объединённых Наций и её вспомогательных органов в регулировании международных транспортных отношений

2.1. Общая характеристика системы органов ООН в регулировании международных транспортных отношений

В правовой регламентации международных перевозок большую роль играют международные транспортные организации. Они ведут разработку проектов международных договоров, подготовку транспортных и технико-регламентационных правил перевозки грузов, пассажиров и багажа, проформ транспортных договоров, дают рекомендации и заключения по применению международных норм, урегулируют споры путём посредничества и арбитража.

До создания международных универсальных организаций, в рамках деятельности которых в настоящее время осуществляется регламентация международных транспортных отношений, существовали межгосударственные договоры, союзы и ассоциации по регламентации взаимодействия отдельных видов транспорта. Их появление относится к концу XIX – началу XX в.

Первая международная организация, например, в области железнодорожного транспорта, была организована в 1869 г. в Брюсселе. Это было Международное общество спальных и туристических вагонов (*Compagnie Internationale des Wagons – Litset des Grands Express Europeens – CIWL*).

Создание после 1945 г. экономических подразделений Организации Объединённых Наций дало новый толчок развитию международных транспортных органов.

Преамбула Устава ООН гласит, что её цель – содействовать социальному прогрессу народов, осуществлять международное сотрудничество в разрешении международных проблем.

В гл. IX Устава ООН указано в том числе, что Организация содействует «разрешению международных проблем в области экономической, социальной, здравоохранения и подобных проблем» (ст. 53, п. b). При этом «различные специализированные учреждения, созданные межправительственными соглашениями и облечённые широко международной, определённой в их учредительных актах, ответственностью в области экономической, социальной, культуры, образования, здравоохранения и подобных областях, будут поставлены в связь с Организацией...» (ст. 57). «Ответственность за выполнение функций Организации... возлагается на Генеральную Ассамблею и, под руководством Генеральной Ассамблеи, на Экономический и Социальный Совет...» (ст. 60).

Свои непосредственные цели и задачи ООН реализовывает через деятельность Генеральной Ассамблеи – ГА ООН, Совета Безопасности – СБ ООН, Экономического и социального совета – ЭКОСОС ООН, Международного суда – МС ООН, Совета по опеке, Генерального секретаря и Секретариат. Среди указанных органов к транспорту и регламентации взаимодействия государств по вопросам транспорта, а также созданию международно-правовых норм в данной сфере самое непосредственное отношение имеют Генассамблея ООН и ЭКОСОС.

2.2. Генеральная Ассамблея ООН, её вспомогательные органы и международные транспортные отношения

В Генеральную Ассамблею ООН входят все государства – члены ООН, но не более пяти представителей от каждого из них. Данный орган сессионный. Ассамблея собирается на очередные, специальные и чрезвычайные специальные сессии. Важным в деятельности ГА ООН является масштабность её компетенции. Она может обсуждать любые вопросы или дела в рамках Устава ООН или относящиеся к полномочиям и функциям любого из органов ООН и давать по ним рекомендации государствам-членам и СБ ООН (ст. 10 Устава ООН). Генассамблея ООН, чтобы реализовывать свои задачи, формирует постоянные и временные вспомогательные органы (с 1945 г. было создано более 150 вспомогательных органов на временной основе).

Важным является право ГА ООН создавать органы на правах автономных организаций, которые занимаются вопросами международного сотрудничества в некоторых специальных сферах. Например, Программа ООН по окружающей среде – ЮНЕП (*United Nations Environment Programme – UNEP*), Комиссия ООН по праву международной торговли – ЮНСИТРАЛ (*United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL*), Программа развития ООН – ПРООН (*United Nations Development Programme – UNDP*), Конференция ООН по торговле и развитию – ЮНКТАД (*United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD*).

В конкретном случае наибольший интерес вызывает деятельность таких автономных организаций, как ЮНСИТРАЛ и ЮНКТАД, работа которых прямо или косвенно связана с международными транспортными отношениями между субъектами международного права.

Комиссия ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) – вспомогательный орган ГА ООН в области международной торговли¹⁰, была учреждена Генеральной Ассамблеей на основе резолюции 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 г. Создавая комиссию, Генеральная Ассамблея предоставила ей общий мандат, поручив содействовать прогрессивному согласованию и унификации права международной торговли.

ЮНИСТРАЛ с универсальным членским составом уже в течение более 50 лет проводит реформы в области коммерческого права во всём мире. Основные цели ЮНСИТРАЛ: модернизация и согласование норм международной коммерческой деятельности.

Торговля – это сфера деятельности, способствующая ускорению темпов экономического роста, повышению уровня жизни и созданию новых возможностей через коммерческую активность. Для реализации в мировом масштабе этих задач ЮНСИТРАЛ разрабатывает современные, справедливые и согласованные правила коммерческих сделок. К их числу относятся:

- всемирно признанные конвенции, типовые законы и правила;
- правовые и законодательные руководства и рекомендации, имеющие большое практическое значение;
- обновляемая информация о прецедентном праве и законодательных актах, вводящих в действие единообразные нормы коммерческого права;
- техническая помощь в осуществлении правовой реформы;
- региональные и национальные семинары по вопросам единообразного коммерческого права.

В состав комиссии входят 60 государств-членов, избираемых Генеральной Ассамблеей. Структура членского состава комиссии обеспечивает представительство различных географических

¹⁰ Официальный сайт ЮНСИТРАЛ // URL: <http://www.uncitral.org>.

ческих регионов мира, а также основных экономических и правовых систем. Члены комиссии избираются на шесть лет, причём срок полномочий половины её членов истекает через каждые три года.

Документы, разработанные и принятые ЮНСИТРАЛ, имеющие непосредственное отношение к международному транспортному праву – это Конвенция о морской перевозке грузов (одобрена в Гамбурге, март 1978 г.).

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)¹¹ учреждена в 1964 г. в качестве постоянного межправительственного органа, являющегося ключевым для Генеральной Ассамблеи ООН в данной сфере.

ЮНКТАД играет роль координационного центра по проблемам развития и смежным вопросам торговли, финансов, технологий, инвестиций и устойчивого развития. Её главная задача состоит в содействии интегрированию развивающихся стран и стран с переходной экономикой в мировую экономику посредством торговли и инвестиций.

Для достижения своих целей ЮНКТАД проводит исследования и анализ политики, межправительственные совещания, осуществляет техническое сотрудничество и взаимодействие с гражданским обществом и предпринимательским сектором.

Цели ЮНКТАД:

– содействие международной торговли для ускорения экономического роста и развития, прежде всего в странах третьего мира;

– установление принципов и политики, касающихся международной торговли и связанных с ней проблем экономического развития, в частности, в области финансов, инвестиций, передачи технологий;

– рассмотрение и содействие деятельности других учреждений в рамках системы ООН в области международной торговли и соответствующих проблем экономического развития;

– принятие в случае необходимости мер для ведения переговоров и утверждения многосторонних правовых актов в области торговли;

– согласование политики правительств и региональных экономических объединений в области торговли и связанного с ней развития, выступая в качестве центра такого согласования.

Основные направления деятельности ЮНКТАД:

– регулирование торговых и экономических отношений между государствами, разработка концепций и принципов развития мировой торговли. Особое место в этой деятельности занимает разработка «Принципов международных торговых отношений и торговой политики»;

– разработка мер по урегулированию проблем в сфере международной торговли сырьевыми товарами;

– разработка мер и средств экономической политики. В рамках ЮНКТАД создана всеобщая система преференций при импорте товаров из развивающихся стран (вступила в действие в 1976 г.);

– содействие развитию экономического сотрудничества между развивающимися странами; ведение переговоров по созданию глобальной системы преференций между развивающимися странами; разработка программы действий мирового сообщества по содействию преодоления экономического отставания наименее развитых стран;

– согласование политики правительств и региональных экономических объединений по вопросам развития мировой торговли и других проблем;

– регулирование ограничительной деловой практики, что отражено в Кодексе согласованных на многосторонней основе принципов и правил по контролю за ограничительной деловой

¹¹ Официальный сайт ЮНКТАД // URL: <http://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>.

вой практикой, а также различных мер по регулированию деятельности транснациональных корпораций;

- аналитическая работа по широкому кругу проблем;
- сотрудничество с международными экономическими организациями.

Высшим органом ЮНКТАД является *Конференция*, которая собирается на сессии на уровне министров не реже одного раза в четыре года для определения главных направлений политики и решения вопросов, связанных с программой работы. Сессии ЮНКТАД представляют собой многосторонние экономические форумы, проводимые в рамках системы ООН. Большинство решений ЮНКТАД по существу рассматриваемых вопросов не имеют обязательной силы и носят рекомендательный характер.

В период между сессиями работой конференции руководит *Совет по торговле и развитию* (СТР), который проводит регулярные заседания один раз в год. Как правило, три раза в год созываются исполнительные сессии СТР, на которых рассматриваются в основном текущие вопросы. Кроме того, он организует специальные сессии, заседания комиссий и других вспомогательных органов по широкому кругу проблем мировой торговли и экономики. На регулярных сессиях СТР обсуждаются вопросы:

- глобальной политики, взаимозависимости экономик стран мира;
- проблемы торговли и валютно-финансовых отношений;
- торговой политики, структурной перестройки и экономических реформ.

Совет осуществляет контроль за всей сферой деятельности ЮНКТАД, наблюдает за реализацией Программы действий для наименее развитых стран, а также Новой программы ООН для развития стран Африки.

Ежегодно Совет по торговле и развитию представляет Генеральной Ассамблее ООН доклад о своей деятельности. В рамках совета действуют две постоянные комиссии по торговле и развитию, инвестициям, предпринимательству и развитию, а также рабочие группы, которые занимаются подготовкой исследований и рекомендаций совету в различных областях.

Секретариат ЮНКТАД возглавляется генеральным секретарём. В его состав входят две службы (координации политики и внешних сношений), а также шесть отделов:

- глобализации и стратегий развития;
- инвестиций и предпринимательства;
- международной торговли товарами, услугами и сырьевыми товарами;
- технологии и логистики;
- стран Африки, наименее развитых стран и специальных программ;
- административных вопросов.

Секретариат ЮНКТАД обслуживает два вспомогательных органа: Комиссию по международным инвестициям и транснациональным корпорациям Экономического и социального совета ООН (ЭКОСОС) и Комиссию по науке и технике в целях развития.

Важной организационной особенностью функционирования ЮНКТАД является работа по группам стран, которых:

- *A* – афро-азиатские;
- *B* – развитые западные страны;
- *C* – латиноамериканские страны;
- *D* – страны Центральной и Восточной Европы.

«Группа 77», состоящая из стран групп *A* и *D*, формального статуса в ЮНКТАД не имеет, однако вносит весомый вклад в её деятельность. Характерным для работы ЮНКТАД стало предварительное определение позиций в каждой из групп и выступление на сессиях ЮНКТАД каждой группы.

В настоящий момент наблюдается тенденция к региональной кооперации стран на площадке ЮНКТАД.

Например, африканские страны входят в Африканскую группу, страны Латинской Америки – в Группу латиноамериканских и карибских стран и т. д. Страны Европейского союза согласовывают свою позицию внутри ЕС.

ЮНКТАД публикует ежегодные отчёты по:

- торговле и развитию;
- мировым инвестициям;
- состоянию наименее развитых стран;
- электронной торговле;
- обзоры по морскому транспорту, развитию информационных технологий в экономике;
- специальные серии по политическим проблемам и международной торговле, инвестиционной политике стран и т. д.

Одним из международно-правовых договоров, имеющих непосредственное отношение к международному транспортному праву и касающихся регламентации правового регулирования международных комбинированных перевозок, является Женевская конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов» 1980 г., разработанная в рамках ЮНКТАД.

2.3. Экономический и социальный совет ООН, его вспомогательные органы и международные транспортные отношения

На сегодняшний день Экономический и социальный совет (ЭКОСОС) представляет собой центр в области международного экономического и социального сотрудничества. Свою работу он осуществляет в сессионном порядке. В ЭКОСОС входят 54 государства, которые избираются ГА ООН сроком на три года. Структурно ЭКОСОС включает восемь функциональных и пять региональных комиссий, три постоянных комитета.

Функциональные комиссии:

- статистическая;
- народонаселение и развитие;
- социальное развитие;
- положение женщин;
- наркотические средства;
- предупреждение преступности и уголовное правосудие;
- наука и технологии для развития;
- устойчивое развитие.

Региональные комиссии как вспомогательные органы:

- Экономическая комиссия для Европы – ЭКЕ (*Economic Commission for Europe – ECE*);
- Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна – ЭКЛАК (*United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean – ECLAC*);
- Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана – ЭСКАТО (*United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – UNESCAP*);
- Экономическая комиссия для Западной Азии – ЭСКЗА (*Economic and Social Commission for Western Asia – ESCWA*);
- Экономическая комиссия для Африки – ЭКА (*United Nations Economic Commission for Africa – UNECA*).

Основная задача данных комиссий – содействовать социально-экономическому развитию как регионов, так и экономического сотрудничества в самом регионе, а также между странами в мире.

Постоянные комитеты по:

- программе и координации;
- неправительственным организациям;
- переговорам с межправительственными учреждениями.

Транспортными вопросами в ЭКОСОС занимался Комитет по транспорту и связи, сформированный в июле 1959 г.

Специализированные учреждения ООН определённым образом подотчётны ЭКОСОС, который предоставляет консультативный статус неправительственным организациям.

Так как основополагающей составляющей деятельности ЭКОСОС является экономическая и социальная сферы, то регулирование вопросов, связанных с международными транспортными отношениями, тоже относится к его прерогативе. К регламентации транспортных отношений в рамках действующих вспомогательных органов ЭКОСОС имеют отношение все пять региональные комиссии. Более того, Экономическая комиссия для Европы (ЭКЕ) напрямую занимается вопросами совершенствования и регламентации международно-правовых норм в рамках ООН по всем видам транспорта.

Экономическая комиссия для Европы – ЭКЕ ¹² учреждена в 1947 г. ЭКОСОС для развития экономической деятельности и укрепления экономических связей в Европе и между Европейским регионом и остальным миром.

В период холодной войны ЭКЕ ООН успешно поддерживала диалог между Востоком и Западом. В настоящее время она сосредоточила свои усилия на строительстве экономической и социальной Европы будущего.

ЭКЕ ООН является региональным форумом при разработке конвенций, норм и стандартов для облегчения взаимодействия государств-членов и гармонизации их действий. Выполняя эту функцию, она обеспечивает гарантии безопасности и качества потребителям, помогает охранять окружающую среду, упрощает процедуры торговли, а также способствует более тесному сотрудничеству государств-членов в регионе и их интеграции в мировую экономику.

К основным сферам деятельности ЭКЕ ООН относятся:

- окружающая среда;
- транспорт;
- статистика;
- энергетика;
- торговля;
- сельское хозяйство;
- жильё и землепользование;
- народонаселение;
- отдельные отрасли промышленности;
- стандартизация и сертификация;
- экономическое прогнозирование и планирование.

Разнообразный характер деятельности ЭКЕ ООН влияет на повседневную жизнь не только Европы, но и всего мира в тех сферах, где результаты её работы находят применение и где сама её работа обеспечивает потребителям гарантии безопасности и качества, устанавливая нормы и стандарты, правила для дорожных транспортных средств.

Экономическая комиссия для Европы ООН помогает защищать и охранять окружающую среду, формируя региональную законодательную базу для борьбы с загрязнением и облегчая сотрудничество в профилактической работе, а также в вопросах ограничения причиняемого ущерба. ЭКЕ содействует упрощению процедур международной торговли и её развитию за счёт расширения имеющихся у предприятий возможностей для обмена товарами и услугами.

Деятельность ЭКЕ ООН, связанная с гендерным равенством, ориентирована главным образом на повышение роли женщин в обеспечении экономического роста и равных возможностей доступа к занятости.

Странам с переходной экономикой и субрегиональным группировкам оказывается техническая помощь, направленная преимущественно на поддержку усилий по применению норм и конвенций, разработанных ЭКЕ ООН. Благодаря этому страны имеют возможность в полной мере пользоваться результатами её аналитической, статистической и нормотворческой работы.

Кроме того, совместно с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ЭКЕ ООН руководит Специальной программой Организации Объединённых Наций для стран Центральной Азии, Азербайджана и Афганистана (СПЕКА), содействуя экономическому сотрудничеству семи стран – участниц Программы (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан, Азербайджан, Афганистан).

Для наиболее эффективной работы по вопросам регламентации транспортных отношений ЭКЕ сформировала ряд комиссий, комитетов, рабочих групп, групп экспертов, которые

¹² Официальный сайт ЕЭК ООН // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

реализуют поставленные перед ними задачи в узкоспециализированной транспортной сфере, в частности:

Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЭКЕ ООН¹³ является одним из наиболее эффективных её органов. Он был создан в 1948 г. в качестве межправительственного органа и в течение первых лет своей деятельности должен был принимать неотложные меры для решения транспортных проблем, возникших в Европе после окончания Второй мировой войны.

В рамках Комитета созданы рабочие группы по отдельным видам транспорта, которые осуществляют руководство и контроль за деятельностью групп экспертов и докладчиков как вспомогательных органов, создающихся для изучения специальных проблем между сессиями Комитета. Сессии Комитета проводятся один раз в год, как правило, в Женеве (Швейцария). Но имеется ряд групп экспертов, работающих непосредственно под эгидой Комитета, среди которых:

- рабочая группа по автомобильному транспорту (*SC.1*);
- рабочая группа по железнодорожному транспорту (*SC.2*);
- рабочая группа по водному транспорту (*SC.3*);
- рабочая группа по статистике транспорта (*WP.6*);
- рабочая группа по перевозке опасных грузов (*WP.15*);
- рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (*WP.30*);
- рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (*WP.24*);
- рабочая группа по перевозке скоропортящихся грузов (*WP.11*);
- рабочая группа по конструкции транспортных средств;
- рабочая группа по безопасности движения и др. (*WP.1*);
- рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (*WP.5*).

Основные функции Комитета по внутреннему транспорту:

- сбор мнений международных транспортных организаций по вопросам, входящим в их компетенцию, и установление с ними сотрудничества;
- разработка рекомендаций, способствующих устранению дискриминационных мер и излишних ограничений в области европейского внутреннего транспорта;
- выработка рекомендаций по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области европейского внутреннего транспорта и заключение новых договоров.

Кроме того, Комитет собирает и анализирует статистические данные, доводит до сведения ЭКЕ ООН вопросы, которые могут оказывать непосредственное влияние на экономику Европы.

Кроме стран – членов ЭКЕ в работе КВТ и его вспомогательных органов принимают участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ)¹⁴, Международный союз общественного транспорта (МСОТ)¹⁵, Международная дорожная федерация (МДФ)¹⁶, Всемирная организация туризма и автомобильного спорта (ВОТА)¹⁷, Международное бюро по контейнерам (МБК)¹⁸, Международная организация труда (МОТ)¹⁹, Международный союз желез-

¹³ Официальный сайт Комитета по внутреннему транспорту ЭКЕ ООН // URL: <http://www.unece.org/trans/main/itc/itc.html>.

¹⁴ Международный союз автомобильного транспорта – МСАТ (*International road transport Union – IRU*).

¹⁵ Международный союз общественного транспорта – МСОТ (*International Union of public transport – UITP*).

¹⁶ Международная дорожная федерация – МДФ (*International road Federation – MDF*).

¹⁷ Всемирная организация туризма и автомобильного спорта – ВОТА (*World organization of tourism and motor sport – VAUGHT*).

¹⁸ Международное бюро по контейнерам – МБК (*International Bureau of containers – IBC*).

¹⁹ Международная организация труда – МОТ (*International Labour Organization – ILO*).

ных дорог (МСЖД)²⁰, Всемирная федерация профсоюзов (ВФП)²¹, Международная торговая палата (МТП)²² и многие другие.

При активном участии и помощи международных неправительственных организаций Комитетом разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и норм не только для улучшения международных перевозок, но и для унификации и совершенствования национальных рекомендаций.

Кроме того, при участии КВТ отработана система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств за причинённый ущерб (система «зелёной карты»). В деятельности КВТ ЭКЕ ООН нашли отражение все те вопросы, без решения которых невозможно было бы организовать международное автомобильное движение, перевозку грузов и пассажиров.

Нормативные документы, разработанные и принятые в рамках КВТ ЭКЕ, учитываются при заключении двусторонних межгосударственных соглашений о международном автомобильном сообщении, международных перевозках грузов и пассажиров, в которых более детально определяются все вопросы, относящиеся к организации и выполнению этих перевозок.

Членами Комитета являются все европейские государства – члены Европейской экономической комиссии, а также Соединённые Штаты Америки. Другие страны могут быть приглашены ЭКЕ для участия в работе комитета на условиях, устанавливаемых комиссией.

*Рабочая группа (РГ) по тенденциям и экономике транспорта (WP.5)*²³ действует в рамках общего курса ООН и ЭКЕ и под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту.

Согласно Положению о круге ведения и правил процедур РГ WP.5 осуществляет следующие полномочия:

1. Проводит обзор общих тенденций развития транспорта и транспортной политики и анализ конкретных экономических проблем на транспорте, включая развитие транспорта в регионе Средиземноморья, с учётом интеграционных процессов, происходящих в рамках ЭКЕ ООН, и процессов реформ в странах-членах, отслеживая текущие изменения на транспорте для выявления, стимулирования и распространения позитивных примеров развития транспорта.

2. Поощряет обмен данными между странами-членами по изменениям в транспортной политике, касающимся, в частности, внутреннего транспорта в странах – членах ЭКЕ ООН, для оценки средне- и долгосрочных тенденций развития транспорта.

3. Совершенствует интермодальную координацию и интеграцию с целью создания устойчивой европейской транспортной системы с учётом соглашений ЭКЕ ООН (СМА, СМЖЛ, СЛКП и Протокола к нему, СМВП)²⁴ и проектов ЕЭК ООН (ТЕА, ТЕЖ)²⁵ с процедурой планирования общеевропейской транспортной сети.

4. Отслеживает изменения, имеющие значение для общеевропейских транспортных коридоров в сотрудничестве с Европейской комиссией.

²⁰ Международный союз железных дорог – МСЖД (*International Union of Railways – UIC*).

²¹ Всемирная федерация профсоюзов – ВФП (*World Federation of trade unions – WFTU*).

²² Международная торговая палата – МТП (*International chamber of Commerce – ICC*).

²³ Положение о круге ведения и правила процедуры Рабочей группы по тенденции и экономике транспорта (WP.5). Док. ЭКЕ ООН. ECE/TRANS/WP.5/2011/2 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

²⁴ СМА – Соглашение о международных автомагистралях. СМЖЛ – Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях. СЛКП – Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах. СМВП – Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (*European Agreement on Main Inland Waterways*).

²⁵ ТЕА – проект Трансъевропейской автомагистрали. ТЕЖ – проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали.

5. Развивает основы эффективного управления для текущего ремонта и эксплуатации транспортной инфраструктуры в рамках ЭКЕ, включая анализ изменений на транспорте в регионе Средиземного и Чёрного морей, рассматривает информацию о постоянном сообщении между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив.

6. Реализует программы своих групп экспертов, разрабатываемые и утверждаемые рабочей группой WP.5 и Комитетом по внутреннему транспорту в любое время, включая программы группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям и группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним.

7. Содействует развитию глобального международного сотрудничества со странами, ЭКЕ, межправительственными и неправительственными организациями, а также региональными комиссиями и организациями системы Организации Объединённых Наций и региональными организациями экономической интеграции (РОЭИ).

8. Сотрудничает с другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту по вопросам, представляющим взаимный интерес.

9. Оказывает помощь в институциональной адаптации органов государственного управления и транспортных предприятий к условиям рыночной экономики, включая также поддержку по линии Целевого фонда ЭКЕ ООН для оказания помощи странам с переходной экономикой.

10. Обеспечивает открытость и транспарентность во время работы сессий.

Что касается участия в деятельности указанной группы, то общее правило следующее: полноправными участниками могут быть только члены ЭКЕ. Те участники, которые на данный момент не являются членами ЭКЕ, могут (по приглашению Секретариата или по их просьбе) участвовать в открытых заседаниях на консультативных началах при рассмотрении WP.5 любого вопроса, представляющего особый интерес для этих стран. Специализированные учреждения, межправительственные организации и неправительственные организации, которым Экономическим и социальным советом предоставлен консультативный статус, могут после уведомления Секретариата участвовать на консультативных началах в рассмотрении в WP.5 любого вопроса, представляющего интерес для таких учреждений или организаций.

Сессии проводятся обычно в отделении Организации Объединённых Наций в Женеве (ЮНОГ). С согласия Комитета по внутреннему транспорту WP.5 может провести ту или иную сессию в другом месте.

Каждый член ЭКЕ имеет один голос. Решения РГ WP.5 принимаются предпочтительно на основе консенсуса. При его отсутствии решения принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов ЭКЕ.

Рабочими языками WP.5 являются английский, русский и французский. Выступления на одном из рабочих языков переводятся на два других языка.

Группа экспертов по евро-азиатским транспортным связям ²⁶ утверждена Комитетом по внутреннему транспорту в 2008 г. Положение о круге ведения (ПКВ) группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям было подготовлено в соответствии с Руководящими положениями ЭКЕ ООН по учреждению и работе групп специалистов (ECE/EX/2). Эта группа экспертов должна была функционировать при рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта WP.5 в течение двухлетнего периода (2008–2009 гг.) с возможностью (при необходимости) продления её мандата и обеспечивать мониторинг и координацию деятельности, направленной на развитие эффективных, надёжных и безопасных евро-азиатских наземных транспортных связей.

²⁶ Круг ведения Группы экспертов по евро-азиатским транспортным связям. Док. ЭКЕ ООН. ECE/EX/2008/L.5 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

Согласно положению о круге ведения Группы экспертов её основные задачи:

– на основе существующих ресурсов секретариата, а также при дополнительной финансовой поддержке со стороны участвующих стран и других заинтересованных международных организаций и органов в тесном сотрудничестве с Секретариатом ЭСКАТО ООН группа должна способствовать расширению сотрудничества в соответствии с принципами, целями и задачами, отражёнными в совместном предложении ЭКЕ ООН – ЭСКАТО ООН по новому этапу II Проекта развития евро-азиатских транспортных связей, а также рекомендациями, содержащимися в исследовании ЭКЕ ООН – ЭСКАТО ООН по этому вопросу;

– активизация совместной работы ЭКЕ ООН – ЭСКАТО ООН по созданию и текущему обслуживанию базы данных, содержащей информацию об инициативах, мероприятиях и проектах в области развития евро-азиатских транспортных связей, а также по завершению создания и обновлению базы данных евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС), касающимся приоритетных инфраструктурных инвестиций;

– поддержка работы по реализации приоритетных проектов и содействие включению всех определённых маршрутов ЕАТС в соответствующие международные соглашения по вопросам развития сетей;

– вместе с национальными органами власти и при консультации с частным сектором устранение барьеров для беспрепятственного перемещения грузов через государственные границы и расширение возможности для сотрудников национальных учреждений, занимающихся вопросами пограничных формальностей и процедурами, пересечения границ;

– содействие присоединению новых участников к международным правовым документам ЭКЕ ООН, ЭСКАТО ООН и другим соответствующим международным документам в области облегчения перевозок и их эффективному применению;

– поддержка создания/укрепления соответствующих национальных механизмов для облегчения торговли и перевозок;

– содействие обмену опытом и эффективной практикой среди заинтересованных стран, а также оценка и регулярное отслеживание прогресса, достигнутого в основных пунктах пересечения границ вдоль евро-азиатских транспортных маршрутов.

В состав данной группы входят представители национальных координационных центров/эксперты, назначенные государствами – членами ЭКЕ ООН и ЭСКАТО ООН, а также представители соответствующих международных правительственных и неправительственных организаций, обладающие опытом в различных областях, имеющие отношение к её работе. О результатах своей деятельности группа экспертов по евро-азиатским связям отчитывается перед рабочей группой экспертов по тенденциям и экономике транспорта WP.5, а также перед Комитетом по внутреннему транспорту.

Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств (WP.29)

²⁷ действует в рамках общего курса ООН и ЭКЕ и под контролем Комитета по внутреннему транспорту. Сфера полномочий форума включает:

– принятие и осуществление мер в целях согласования или разработки технических правил или поправок, которые могут быть приняты на глобальном уровне и которые направлены на повышение безопасности транспортных средств, защиту окружающей среды, повышение энергетической эффективности и защищённости от несанкционированного использования, обеспечение единообразных условий для периодических технических осмотров и укрепления экономических отношений на глобальном уровне;

²⁷ Положение о круге ведения Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств. Док. ЭКЕ ООН. Trans/WP.29/690 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

– содействие взаимному признанию официальных утверждений, сертификатов и периодических технических осмотров договаривающимися сторонами соглашений, в которых непосредственно предусматриваются такие действия;

– участие в качестве специализированного технического органа для соответствующих соглашений, заключённых под эгидой Комитета по внутреннему транспорту;

– содействие развитию глобального участия в своей деятельности, поощряя сотрудничество и контакты со странами и региональными организациями экономической интеграции;

– рекомендации всем участникам применять или включать в своё законодательство согласованные на глобальном уровне технические правила и условия для проведения технических осмотров.

Сессии форума проводятся обычно в отделении Организации Объединённых Наций в Женеве (Швейцария). С согласия Комитета по внутреннему транспорту WP.29 он может провести ту или иную сессию в другом месте. Решение по обсуждаемым вопросам принимается большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании.

Рабочая группа формирует административный комитет по координации своей деятельности, в задачи которого входит:

– разработка программы работы рабочей группы с учётом запросов участников;

– рассмотрение докладов и рекомендаций вспомогательных органов и определение тех вопросов, которые требуют решения, а также график их рассмотрения;

– представление рабочей группе рекомендаций по любой другой работе, входящей в сферу её компетенции;

– разработка предварительной повестки дня.

Рабочая группа WP.5 имеет право предложить Комитету по внутреннему транспорту с целью более эффективного выполнения поставленных задач учредить дополнительные вспомогательные органы или распустить существующие. Каждый вспомогательный орган состоит из экспертов, аккредитованных участников. Примером могут служить следующие вспомогательные органы:

– рабочая группа по вопросам торможения ходовой части;

– рабочая группа по вопросам освещения и световой сигнализации;

– рабочая группа по вопросам шума.

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) ²⁸[25], действует в рамках ЭКЕ ООН и под контролем Комитета по внутреннему транспорту. Перед ней поставлены следующие задачи:

1. Инициирование и осуществление мер, направленных на гармонизацию и упрощение правил, предписаний и документации для процедур пересечения границ различными видами внутреннего транспорта.

2. Анализ трудностей, возникающих при пересечении границ, для разработки административных процедур по их устранению.

3. Администрирование и мониторинг деятельности по осуществлению конвенций и соглашений в области облегчения пересечения границ, относящихся к ведению РГ.

4. Обзор правовых документов по сфере деятельности РГ для обеспечения их актуальности и согласованности с другими международными или субрегиональными договорами, касающимися вопросов таможен и облегчения пересечения границ, а также их соответствия современным требованиям в области транспорта и пограничного контроля.

²⁸ Круг ведения Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным транспортом. Док. ЭКЕ ООН. ECE/TRANS/WP.30/2015/7 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

5. Рассмотрение и одобрение предложений по поправкам к правовым документам, перечисленным в Добавлении, и при необходимости передача их соответствующим административным комитетам для обсуждения и официального принятия.

6. Рассмотрение и принятие рекомендаций, резолюций, комментариев и примеров оптимальной практики при применении этих правовых документов (п. 5) и при необходимости передача их соответствующим административным комитетам (см. п. 14) или Комитету по внутреннему транспорту для обсуждения и официального одобрения.

7. Изучение таможенных вопросов для упорядочения таможенных и других административных процедур и документации в области транспорта, в частности, содействуя применению методов электронного обмена данными.

8. Изучение конкретных правовых и других мер, направленных на борьбу с финансовым мошенничеством, связанным с использованием упрощённых таможенных и других процедур пересечения границ; содействие обмену оперативными данными о злоупотреблениях между компетентными органами договаривающихся сторон в целях определения мер по борьбе с такими явлениями.

9. Содействие возможному распространению сферы действия соглашений и конвенций, перечисленных в Добавлении, на другие регионы и стимулирование присоединения новых стран к этим документам.

10. Поощрение более широкого участия государственного и частного секторов в своей работе путём стимулирования сотрудничества и взаимодействия со странами, ЭКЕ, Всемирной таможенной организацией, другими международными правительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами транспорта и облегчения пересечения границ, а также другими региональными комиссиями ООН и организациями (или органами) системы ООН, в частности, для обсуждения и разрешения проблем, связанных с толкованием или обеспечением применения положений соответствующих правовых документов.

11. Создание условий для работы, облегчающих выполнение Договаривающимися сторонами своих обязательств, закреплённых в правовых документах, перечисленных в Добавлении, и обмен мнениями по вопросам толкования этих документов или решения проблем, связанных с обеспечением их осуществления.

12. Обеспечение открытости и транспарентности своих совещаний.

13. Поддержание деятельности по обучению и наращиванию потенциала, направленной на надлежащее осуществление вышеупомянутых правовых документов.

14. Обеспечение тесного сотрудничества с административными комитетами Таможенной конвенции МДП (АС.2), Конвенции о согласовании (АС.3) и Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (АС.4), и Исполнительным комитетом МДП (ИС МДП), а также поддержку их деятельности.

15. Сотрудничество с другими вспомогательными органами КВТ, в частности, с рабочей группой по автомобильному транспорту (SC.1), рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и любым другим соответствующим органом ЭКЕ, по темам, представляющим взаимный интерес и затрагивающим таможенные вопросы, связанные с транспортом.

16. Разработка и осуществление программы работы, касающейся её деятельности, и отчёт о её выполнении перед КВТ.

Сессии РГ по таможенным вопросам, связанным с транспортом, обычно проводятся в отделении Организации Объединённых Наций в Женеве. С согласия Комитета по внутреннему транспорту *WP.30* может провести ту или иную сессию в другом месте. Решения *WP.30* обычно принимаются на основе консенсуса. В отсутствие консенсуса они принимаются большинством голосов присутствующих и участвующих в голосовании полноправных участников. Решения, касающиеся какого-либо действующего правового документа, принимаются только

в присутствии не менее одной трети Договаривающихся сторон. Если по какому-либо вопросу, кроме выборов, голоса разделяются поровну, то на следующем заседании проводится повторное голосование. Если и при этом голоса разделяются поровну, то считается, что предложение отклонено.

В период между сессиями помощь в выполнении задач *WP.30* могут оказывать специальные группы. Порядок учреждения и мандат этих групп подлежат одобрению Комитетом по внутреннему транспорту и Исполнительным комитетом ЭКЕ.

*Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2)*²⁹ создана в 2012 г. и действует в рамках общего курса ООН и ЭКЕ ООН под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту.

В соответствии с основной целью подпрограммы ЭКЕ ООН по транспорту, направленной на облегчение международных пассажирских и грузовых перевозок разными видами внутреннего транспорта, повышение безопасности, улучшение охраны окружающей среды, повышение энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, реально способствующих устойчивому развитию транспорта, SC.2 осуществляет следующую деятельность:

1. Проводит обновление географического охвата сети Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ); увеличение числа Договаривающихся сторон Соглашения СМЖЛ; рассмотрение Соглашения СМЖЛ в целях возможного применения и в тех случаях, когда это выполнимо; совершенствование существующих стандартов и эксплуатационных параметров, включая железнодорожные соединения с морскими портами; рассмотрение согласованности между параметрами СМЖЛ и стандартами в области инфраструктуры, установленных в рамках Европейского союза для их гармонизации.

2. Отслеживает изменения в рамках проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЭКЕ ООН и изучение дополнительных возможностей для взаимодействия между работой ТЕЖ и SC.2.

3. Проводит оценку, исследования и обзор тенденций, изменений и возможностей евро-азиатских железнодорожных перевозок и изучение возможностей для содействия реализации проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) и сотрудничества с ним.

4. Облегчает международные железнодорожные перевозки в Европейском регионе за счёт усовершенствования процедур пересечения границ и гармонизации технических требований различных железнодорожных систем и их функционирования на границах.

5. Оказывает поддержку в реализации программ групп экспертов и целевых групп, учреждённых рабочей группой SC.2 и Комитетом по внутреннему транспорту; проводит обзор рыночных тенденций, потребностей и вызовов в секторе железнодорожных перевозок. При необходимости могут быть созданы специальные группы экспертов и проведены соответствующие исследования.

6. Осуществляет разработку, совершенствование и постоянное обновление онлайн-инструментов, таких как веб – инструмент, разработанный для мониторинга сети СМЖЛ, и Европейского соглашения о важнейших международных линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) и предусмотренных в них требований к инфраструктуре.

7. Отслеживает изменения в общеевропейских железнодорожных транспортных коридорах в сотрудничестве с ЭКЕ.

8. Осуществляет обзор общих тенденций на железнодорожном транспорте и политики в области железнодорожного транспорта; анализ конкретных экономических аспектов железнодорожных перевозок; оказание помощи в сборе, компиляции и распространении статистиче-

²⁹ Круг ведения Рабочей группы по железнодорожному транспорту. Док. ЭКЕ ООН. ECE/TRANS/SC.2/216 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

ских данных о железнодорожном транспорте в сотрудничестве с рабочей группой по статистике транспорта (WP.6), другими правительственными и неправительственными организациями, группами экспертов и целевыми группами; подготовку докладов, обзоров и публикаций по вопросам развития железнодорожного транспорта и оптимальной практике.

Следует также обратить внимание на средствах и способах, которыми пользуется рабочая группа SC.2 для реализации поставленных перед ней задач. Среди них следующие:

- стимулирование и обеспечение технического сотрудничества и наращивание потенциала в области железнодорожного транспорта;
- поощрения участия в её работе путём стимулирования сотрудничества и взаимодействия с ЭКЕ, межправительственными и неправительственными организациями и другими региональными комиссиями ООН, а также с организациями и органами ООН;
- тесное сотрудничество со вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту и другими органами ЭКЕ ООН, представляющими общий интерес.

*Рабочая группа по внутреннему водному транспорту (SC.3)*³⁰ и её вспомогательный орган – *рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3)*; согласно существующему правилу функционируют в рамках общего курса ООН, ЭКЕ и под контролем Комитета по внутреннему транспорту.

В соответствии с основной целью подпрограммы ЭКЕ ООН по транспорту, состоящей в содействии развитию международных пассажирских и грузовых перевозок внутренним транспортом и повышении безопасности, улучшении охраны окружающей среды, повышении энергоэффективности и общей безопасности в транспортном секторе до уровней, реально способствующих устойчивому развитию, на указанные рабочие группы SC.3 и SC.3/WP.3 возлагаются следующие задачи:

1. Организация общеевропейского стратегического диалога по проблемам внутреннего водного транспорта (ВВТ). Данная задача реализуется посредством:

- обеспечения всеобщего и репрезентативного форума для обмена опытом и примерами оптимальной практики и разработки руководящих принципов решения проблем, связанных с развитием ВВТ;
- подготовки исследования о положении и тенденциях во внутреннем судоходстве для ознакомления правительств с основной новейшей информацией и данными о ВВТ;
- регулярного опубликования стратегических документов (белые книги, перечни препятствий и т. д.) по ВВТ с целью информирования широкой общественности о преимуществах перевозок по внутренним водным путям и о проблемах их развития.

2. Стимулирование скоординированного развития инфраструктуры внутренних водных путей. Эта задача реализуется посредством:

- наблюдения за осуществлением Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), принятия поправок к перечням внутренних водных путей и портов, а также их параметров, содержащимся в приложениях к СМВП, и разработок предложения по совершенствованию этого соглашения;
- регулярного обновления Перечня основных стандартов и параметров сети водных путей категории E³¹ («Синяя книга» ЭКЕ ООН) и другие соответствующие резолюции и карты SC.3, содержащие информацию о стандартах и параметрах водных путей и портов категории E в Европе;

³⁰ Круг ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту. Док. ЭКЕ ООН. ECE/TRANS/SC.3/191 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unecese>.

³¹ Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории E («Синяя книга»). ООН, Нью-Йорк; Женева, 2017.

– подготовки планов действий по устранению конкретных узких мест и заполнению недостающих звеньев на отдельных водных путях категории Е, пересекающих территорию более одного государства, являющегося стороной СМВП, и предложений по развитию конкретных маршрутов река-море в контексте СМВП;

– проведения форума для специальных комитетов, групп экспертов или совещаний за круглым столом для дальнейшей координации развития сети водных путей категории Е.

3. Рассмотрение требований по безопасности и эксплуатационным предписаниям во внутреннем судоходстве. При реализации этой задачи необходимо:

– организовывать обмен мнениями по отдельным аспектам новых и усовершенствованных методов на внутреннем водном транспорте для их согласования в целях облегчения и стимулирования международных водных перевозок в Европе;

– согласовывать требования по безопасности внутреннего судоходства в Европе для обеспечения единообразных и международно признанных стандартов безопасности судоходства в рамках всей европейской сети внутренних водных путей;

– согласовывать технические требования к судам внутреннего плавания с целью обеспечения высокого уровня безопасности плавания в рамках всей европейской сети внутренних водных путей и взаимного признания на этой основе судовых свидетельств;

– согласовывать технические требования по предотвращению загрязнения водных путей судами внутреннего плавания;

– рассматривать вопросы взаимного признания патентов судоводителей, а также другие вопросы, связанные с профессиональной квалификацией в области внутреннего судоходства;

– стимулировать использование и обеспечение безопасности прогулочного судоходства.

4. Гармонизация нормативно-правовых рамок международного транспорта по внутренним водным путям, которая осуществляется за счёт:

– содействия применению действующих конвенций ЭКЕ ООН по внутреннему судоходству и оценке соответствующих правовых документов для рассмотрения вопроса об их обновлении;

– изучения вопроса о повышении статуса резолюций № 61 (рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания), № 24 (Европейские правила судоходства по внутренним водным путям) и № 31 (рекомендации, касающиеся выдачи удостоверений судоводителя), включая возможность их преобразования в документы, имеющие обязательную силу, в частности, для обеспечения взаимного признания сторонами выданных на их основе судовых свидетельств и удостоверений членов экипажа;

– принятия других мер, направленных на дальнейшее упрощение и согласование международных правовых условий, регулирующих операции внутреннего водного транспорта.

5. Осуществление действий, которые связаны с региональным и международным сотрудничеством и которые просит предпринять Комитет по внутреннему транспорту ЭКЕ ООН. Это реализуется посредством:

– сотрудничества с ЭКЕ, речными комиссиями, межправительственными и неправительственными организациями и другими региональными комиссиями и организациями или органами системы ООН;

– тесного сотрудничества с другими вспомогательными органами Комитета по внутреннему транспорту и другими органами ЭКЕ ООН по вопросам, представляющим общий интерес;

– оказания поддержки КВТ в решении таких кросс-секретариальных проблем, как внутренний транспорт и безопасность, а также внутренний транспорт и охрана окружающей среды.

*Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24)*³² действует в соответствии с руководящими принципами, которые были приняты в 2006 г. и касаются её статуса и характеристик, включая рассмотрение мандата и вопроса о его продлении каждые пять лет, членского состава и должностных лиц, методов работы и секретариата, услуги которого обеспечиваются Отделом транспорта ЭКЕ ООН.

К основополагающим направлениям деятельности группы следует отнести:

1. Наблюдение за применением Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, а также Протокола о перевозках по внутренним водным путям.

2. Рассмотрение мер для повышения эффективности интермодальных перевозок как части устойчивой транспортной системы, в рамках которой грузы перевозятся в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве с последовательным использованием двух или более видов транспорта без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. Это касается также узких мест в секторе интермодальных транспортных услуг на общеевропейском уровне.

3. Контроль за осуществлением и пересмотр Сводной резолюции по комбинированным перевозкам Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), принятой ЕКМТ в Бухаресте (2002 г.) (*CEMT/CM (2002)3/Final*). Мониторинг и анализ национальных мер по стимулированию интермодальных перевозок. Рассмотрение путей разработки согласованного набора примеров оптимальной практики и моделей партнёрства для интермодальных транспортных операций (автомобильный, железнодорожный, внутренний водный транспорт и каботажное судоходство).

4. Обмен мнениями по техническим, институциональным и стратегическим аспектам эффективных интермодальных перевозок.

5. Анализ последствий для организации интермодальных перевозок в Европе как результат развития интермодальных транспортных услуг на межрегиональных железнодорожных линиях между Европой и Азией, в том числе по Транссибирской железнодорожной магистрали в обоих направлениях.

6. Мониторинг и обмен оптимальной практикой, касающейся новых концепций, конструкций, веса и размеров грузовых единиц, используемых в интермодальных перевозках, в соответствии с резолюцией № 241 (принята Комитетом по внутреннему транспорту 5 февраля 1993 г.), включая изучение возможностей стандартизации грузовых единиц и соблюдение техники безопасности.

7. Анализ технических и организационных мер по оптимизации работы терминалов, погрузочно-разгрузочных и логистических операций, способствующих обеспечению эффективности затрат, связанных с обработкой грузовых единиц.

8. Рассмотрение возможностей согласования и гармонизации режимов ответственности, регулирующих интермодальные транспортные операции, в общеевропейском контексте.

9. Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, а также учёт требований по безопасности и охране на транспорте.

10. Мониторинг со стороны секретариата от имени рабочей группы *WP.24* отдельных тем, которые рассматриваются рабочей группой только по конкретному запросу, и подготовка соответствующих докладов.

³² Круг ведения Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике Док. ЭКЕ ООН. ECE/TRANS/WP.24/129 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

Помимо перечисленных действий РГ *WP.24* должна стимулировать и обеспечивать техническое сотрудничество и наращивание потенциала в области интермодальных перевозок и логистики; поощрять участие в её работе, стимулируя сотрудничество и взаимодействие с ЭКЕ, межправительственными и неправительственными организациями и другими региональными комиссиями ООН и организациями или органами системы ООН.

*Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1)*³³ действует в рамках общего курса ООН и ЭКЕ и под общим наблюдением Комитета по внутреннему транспорту. В круг её ведения входит:

³³ Круг ведения Рабочей группы по автомобильному транспорту. Док. ЭКЕ ООН. TRANS/SC.1/377/Add.1 // URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/unece>.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.