


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

Женева, 2–3 июля 2012 года

Доклад группы экспертов о работе ее третьей сессии
Содержание

| | <i>Пункты</i> | <i>Стр.</i> |
|---|---------------|-------------|
| I. Участники | 1–5 | 2 |
| II. Председатель | 6 | 2 |
| III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня) | 7–10 | 2 |
| IV. Утверждение доклада о работе второй сессии (пункт 2 повестки дня) | 11 | 3 |
| V. Обсуждение совместной декларации (пункт 3 повестки дня с внесенными поправками) | 12–13 | 4 |
| VI. Обзор работы по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (пункт 4 повестки дня) | 14–15 | 4 |
| VII. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня) | 16 | 4 |
| VIII. Сроки проведения следующей(их) сессии(й) (пункт 6 повестки дня) ... | 17 | 4 |
| IX. Резюме решений (пункт 7 повестки дня) | 18 | 5 |

Приложения

| | |
|---|---|
| I. Проект совместной декларации [о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права] | 6 |
| II. Принципы политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) | 9 |

I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою третью сессию 2 и 3 июля 2012 года в Женеве.
2. На сессии Группы экспертов присутствовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Венгрии, Германии, Нидерландов, Российской Федерации, Турции, Франции, Чешской Республики и Швейцарии. На сессии также присутствовал эксперт, представляющий Европейский союз (ГД по транспорту и мобильности).
3. В работе сессии принимали участие эксперты от следующих межправительственных и неправительственных организаций: Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих железных дорог и отраслевых групп: "Дойче бан" (ДБ), Национального общества железных дорог Франции (НОЖД), Монгольских железных дорог (УБЖД), Российских железных дорог (РЖД), Турецких государственных железных дорог (ТГЖД) и АО "Пласке".
5. Сессию открыла директор Отдела транспорта ЕЭК ООН г-жа Эва Мольнар. Она приветствовала расширение участия государств-членов ЕЭК ООН и железных дорог и проинформировала Группу о том, что секретариат ЕЭК ООН продолжает активную работу по повышению осведомленности и проведению консультаций по единому железнодорожному праву как в рамках системы Организации Объединенных Наций, так и за ее пределами. Она выразила удовлетворение по поводу активного участия экспертов и настоятельно рекомендовала им согласовать конкретные рекомендации для рассмотрения на предстоящей шестидесятой сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2).

II. Председатель

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

III. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

7. Группа экспертов рассмотрела повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/1). Представитель Европейского союза предложил изменить название пункта 3 повестки дня с "Обсуждение межправительственного документа" на "Обсуждение совместной декларации".
8. Представитель ОСЖД предложил исключить пункт повестки дня "Обзор работы по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия)", поскольку, как представляется, проводить обстоятельное обсуждение ОПУ-Евразия преждевременно. Представитель ОСЖД сообщил о результатах XL сессии Совещания министров ОСЖД, проходившей в Баку, Азербайджанская Республика, 5-8 июня 2012 года, на которой министры приняли к сведению текущую работу ЕЭК ООН "по созданию единого желез-

нодорожного права в общеевропейском регионе и в евроазиатских транспортных коридорах", равно как согласились с целесообразностью дальнейшего участия представителя Комитета ОСЖД в деятельности Группы экспертов по единому железнодорожному праву. Министры также призвали страны-члены ОСЖД более активно подключиться к работе, направленной на выработку единого железнодорожного права. Кроме того, представитель ОСЖД зачитал письмо, направленное Железными дорогами Казахстана (было распространено в ходе сессии), в котором эксперты Железных дорог Казахстана указывают на то, что Группе экспертов ЕЭК ООН следует в первую очередь сосредоточиться на подготовке декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок, а не на положениях ОПУ-Евразия. В письме также высказывается принципиальное мнение о преждевременности проведения в рамках ЕЭК ООН деятельности в области единого железнодорожного права.

9. Группа экспертов напомнила, что пункт 4 повестки дня согласуется с позиционным документом ЕЭК ООН по единому железнодорожному праву для евро-азиатских транспортных коридоров (ECE/TRANS/2011/3) (здесь и далее "позиционный документ"), принятым Комитетом по внутреннему транспорту, а также с планом работы Группы экспертов, принятым на ее первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/2). Группа экспертов решила рассмотреть состояние работы по ОПУ-Евразия в рамках пункта 4 повестки дня.

10. С учетом этого Группа экспертов приняла повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/1, со следующим изменением:

переименовать пункт 3 повестки дня на "Обсуждение совместной декларации".

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

11. Группа экспертов утвердила доклад о работе своей второй сессии, содержащийся в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9, с учетом следующих исправлений:

а) исправлений, запрошенных Российской Федерацией: в пункте 20 доклада в скобках между СМГС и ОСЖД включить СМПС, а также исключить последнее предложение этого пункта, начиная со слов "Более конкретно государства-участники должны..." и заканчивая словами "...в области железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве";

б) исправлений, запрошенных секретариатом ОТИФ: исключительно в тексте доклада на французском языке в пункте 14 а) фразу "...et que la Convention était entrée en vigueur pour l'Union européenne le 1^{er} Juillet 2001" заменить на "et que l'accord d'adhésion était entrée en vigueur le 1^{er} Juillet 2011", а в пункте 14 с) фразу "que le Comité de facilitation..." заменить на "Que la Commission de la facilitation ferroviaire";

с) исправлений, запрошенных Турцией: в пункте 16 заменить "эксперт от Турции" на "эксперт от ТГЖД" и в том же пункте заменить последнюю фразу, начиная со слов "предприятиям юго-восточного региона..." и до конца, фразой "...грузоперевозочным предприятиям-членам ЮВЖГ (Юго-восточной европейской железнодорожной группы ИДЖИК)".

V. Обсуждение совместной декларации (пункт 3 повестки дня с внесенными поправками)

12. На основании подготовленного секретариатом проекта документа (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/2) Группа экспертов пересмотрела преамбулу и основные положения совместной декларации, подлежащей принятию министрами транспорта стран, заинтересованных в евро-азиатских железнодорожных перевозках, включая приложение, содержащее принципы политики для применения ОПУ-Евразия. В основу проекта секретариата были положены решения, принятые Группой экспертов на ее первой и второй сессиях (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4 и 9); в этом проекте также учтены соображения и предложения, высказанные на неофициальном совещании "товарищей Председателя" Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (Женева, 2 марта 2012 года).

13. В приложении I к настоящему докладу содержится проект совместной декларации, сформулированной с учетом результатов обсуждения, высказанных замечаний и решений, принятых на нынешней сессии Группы экспертов. Текст, заключенный в квадратные скобки, содержит альтернативные формулировки, еще подлежащие рассмотрению.

VI. Обзор работы по общим положениям и условиям для евро-азиатских транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (пункт 4 повестки дня)

14. В приложении II к настоящему докладу содержится проект принципов политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских транспортных договоров, пересмотренный на нынешней сессии Группы экспертов.

15. Группа экспертов отметила, что в работе по ОПУ-Евразия не было достигнуто никакого прогресса, поскольку у железнодорожных экспертов, действующих под эгидой ОСЖД и МКЖТ, еще не было возможности рассмотреть первоначальные предложения, внесенные в этой связи.

VII. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

16. На рассмотрение не было представлено никаких прочих вопросов.

VIII. Сроки проведения следующей(их) сессии(й) (пункт 6 повестки дня)

17. Сроки проведения следующей сессии Группы экспертов по единому железнодорожному праву следующие:

| | |
|----------------------|---|
| 19 октября 2012 года | четвертая сессия Группы экспертов по единому железнодорожному праву |
|----------------------|---|

IX. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)

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

Приложение I

Проект совместной декларации [о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права]

Мы, министры транспорта правительств стран, заинтересованных в евро-азиатских железнодорожных перевозках:

собравшиеся в Женеве в феврале 2013 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН),

признавая потенциальные возможности для развития эффективных и бесперебойных евро-азиатских железнодорожных транспортных операций, требуемых экономической глобализацией и постоянно растущей торговлей на евро-азиатском пространстве,

отмечая прогресс в реализации важных проектов в области железнодорожной инфраструктуры на евро-азиатских сухопутных транспортных перемычках,

отмечая также, что железные дороги призваны играть важнейшую альтернативную дополняющую роль, главным образом потому, что объем контейнерных перевозок между Европой и Азией будет продолжать расти, в то время как морские порты на обоих континентах, а также транспортные перемычки между портами и внутренними районами все более перегружены,

будучи убеждены в том, что объем евро-азиатских железнодорожных перевозок грузов и пассажиров на дальние расстояния может значительно возрасти при условии развития быстрых, надежных и бесперебойных железнодорожных и интермодальных транспортных услуг на евро-азиатских перемычках,

сознавая, что глобализация, реформа железных дорог и открытие транспортных рынков предоставляют железным дорогам новые возможности для того, чтобы выйти на трансконтинентальный уровень и превратить потенциал евро-азиатского транспортного рынка в железнодорожный бизнес,

будучи убеждены в том, что для быстрого продвижения к этой цели правительствам следует с помощью международных организаций сотрудничать и активно добиваться реализации ряда общих задач, правовых принципов и оперативных правил, с тем чтобы содействовать развитию железнодорожного бизнеса,

сознавая, что евро-азиатские железнодорожные коммерческие операции связаны с участием и транзитом по территории многих стран – членов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с разными национальными железнодорожными системами и структурами, а также разными правовыми режимами, регулируемыми международные железнодорожные перевозки, такими как Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), соответствующие нормативные пред-

писания Европейского союза, СНГ, Евро-азиатского таможенного союза, Всемирной таможенной организации и других правительственных организаций,

принимая во внимание прогресс, достигнутый другими видами транспорта в деле согласования и упрощения своей правовой основы, что настоятельно требует обеспечения сопоставимых условий ведения бизнеса для этих видов транспорта и железнодорожного транспорта,

отдавая себе отчет в том, что существование разных правовых железнодорожных режимов на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках повышает издержки, снижает конкурентоспособность и мешает развитию эффективных железнодорожных транспортных операций и эффективно железнодорожного бизнеса,

[*сознавая* трудности, возникающие в связи с обеспечением безопасности и надежности железнодорожных перевозок, и *учитывая* существование технических различий, которые не должны становиться препятствиями на пути развития евро-азиатского железнодорожного транспорта],

с удовлетворением отмечая прогресс, достигнутый благодаря совместной деятельности ОСЖД, ОТИФ и МКЖТ в создании общей накладной ЦИМ/СМГС, включая соответствующие электронные документы,

признавая необходимость принятия дальнейших мер по облегчению заключения евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров, совместимых с существующим национальным законодательством и режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС,

признавая, что в связи с существующими различиями в политических системах и экономических условиях, применимых к железнодорожным операциям на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках, важным вопросом при выработке единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве является вопрос создания соответствующих организационных структур управления, позволяющих обеспечить баланс интересов правительств и железнодорожных предприятий,

Заявляем о следующем:

1. Министры, подписавшие настоящую Совместную декларацию, стремятся совместно развивать и укреплять сотрудничество в области евро-азиатских железнодорожных перевозок.

2. Министры стремятся осуществлять следующую стратегию ("железнодорожную карту") в целях установления для железнодорожного транспорта регулятивных условий, эквивалентных условиям, существующим применительно к конкурирующим видам транспорта, таким как автомобильный и морской:

а) введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, позволяющего в конечном итоге упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;

б) унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым режимом от Атлантического до Тихого океана;

с) проведение анализа существующих международных соглашений по различным видам транспорта (автомобильному, железнодорожному, воздушно-

му, морскому и внутреннему водному) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих важное значение для создания единого железнодорожного права;

d) выявление с опорой на передовую практику в области международного транспортного права соответствующей системы управления единым железнодорожным правом, включая функции депозитария, административного аппарата и секретариата;

e) разработка юридических норм применительно к [единому железнодорожному праву] и смежным аспектам;

f) стимулирование как можно более широкого использования электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем.

3. Министры изучают необходимость выработки позиции по вопросу о соответствующих организационных структурах, используя опыт международных организаций, таких как ОСЖД, ОТИФ и других железнодорожных организаций.

4. Министры предлагают заинтересованным железнодорожным предприятиям, другим заинтересованным сторонам и международным железнодорожным организациям продолжать – с опорой на позиционный документ ЕЭК ООН "К единому железнодорожному праву для евро-азиатского наземного транспорта" (ECE/TRANS/2011/3) – работу над необязательными к исполнению [типовыми] правилами для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) в соответствии с принципами политики, согласованными Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) (ECE/TRANS/ SC.2/2012/...) [содержащимися в приложении к настоящей Декларации]. Секретариату ЕЭК ООН предлагается оказывать добрые услуги в порядке содействия таким усилиям. Информацию о достигнутом прогрессе надлежит [ежегодно] доводить до сведения Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2).

5. Министры приветствуют проделанную ЕЭК ООН работу по единому железнодорожному праву и достигнутый прогресс и предлагают ЕЭК ООН продолжать [наращивать] деятельность в этой области [с целью скорейшего достижения прогресса в деле создания единого железнодорожного права], в частности по [шести (6) приоритетным стратегическим направлениям], изложенным в пункте 2.

6. Министры соглашаются с тем, что дальнейшая работа в контексте настоящей Совместной декларации и прогресс в деле ее применения должны контролироваться на регулярной основе [ежегодно] Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) [под руководством Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН]. [Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) может предлагать поправки к Декларации для рассмотрения и принятия ее Сторонами.]

Приложение II

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

[ПРИМЕЧАНИЕ: Данные принципы политики касаются изложенного выше пункта 4 постановляющей части, и они могут быть либо приобщены к Совместной декларации в качестве приложения, либо включены в отдельный документ, подлежащий принятию (согласованию) Рабочей группой ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2)].

Принцип 1: Цель ОПУ-Евразия

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

Принцип 2: Охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут представлять собой модель для создания договорных взаимоотношений между всеми сторонами, заключающими договоры железнодорожной перевозки в евро-азиатском сообщении.

ОПУ-Евразия могут применяться к некоторым типам железнодорожных грузовых транспортных операций и некоторым типам грузов, перевозимых по железной дороге, без ущерба для применимых требуемых обязательных норм и правил.

Принцип 3: Договорный характер ОПУ-Евразия

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

Принцип 4: Содержание ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут содержать положения, которые предусматривают следующие договорные элементы в контексте евро-азиатского сообщения:

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

Принцип 5: Поддержка ОПУ-Евразия

Государственные органы, ответственные за железнодорожный транспорт, могли бы, по мере возможности или при необходимости, поощрять применение

ОПУ-Евразия и будут в соответствующих случаях стимулировать их использование в своих странах.

Принцип 6: Соответствие [Совместимость] ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия основаны на соответствующих положениях Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС, соответствующем законодательстве, применимом в Европейском союзе, и национальных правилах и нормах, действующих на дату подписания настоящего документа, и согласуются с ними.

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