



---

## Европейская экономическая комиссия

### Комитет по внутреннему транспорту

#### Семьдесят шестая сессия

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы отраслевого характера:  
железнодорожный транспорт**

### Единое железнодорожное право

#### Записка секретариата

#### *Резюме*

В настоящей записке представлен краткий обзор деятельности, проведенной ЕЭК ООН в 2013 году в области разработки единого железнодорожного права. В ней приведен анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) в целях определения надлежащих положений и процедур для включения в единый свод транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, применимых к евро-азиатским железнодорожным перевозкам. В записке также содержится резюме правовых понятий, обсуждаемых в Группе экспертов по единому железнодорожному праву, и охарактеризованы шаги по введению уникального в своем роде правового режима, направленного на обеспечение эффективных и бесперебойных евро-азиатских железнодорожных перевозок.



## I. Мандат

1. 26 февраля 2013 года по случаю проведения семьдесят пятой юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту 37 министров транспорта и других представителей высокого уровня подписали Совместную декларацию, которая могла бы послужить основой для переговоров по единому железнодорожному праву (ЕЖП), позволяющему упростить, ускорить и удешевить грузовые железнодорожные перевозки между Азией и Европой и на более позднем этапе во всем мире. Целью Декларации является содействие созданию единых правовых условий для евро-азиатских железнодорожных перевозок, эквивалентных тем, которые существуют на таких других видах транспорта, как автомобильный, воздушный, внутренний водный и морской.

2. В Декларации излагается стратегия, предусматривающая два параллельных процесса:

а) Заинтересованным железнодорожным предприятиям, международным железнодорожным организациям и другим заинтересованным сторонам (включая грузоотправителей, транспортно-экспедиторские компании и т.д.) предлагается подготовить общие положения и условия для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров на основе существующих положений Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)/Единых правил, касающихся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (ОПУ-Евразия).

- В рамках Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖД) и других международных организаций полным ходом идет работа над проектом предложения по ОПУ-Евразия. ОПУ-Евразия облегчат евро-азиатские железнодорожные перевозки грузов и контейнеров, поскольку будут основаны на нынешних положениях КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также на соответствующем национальном законодательстве.

б) Под эгидой Группы экспертов по единому железнодорожному праву ЕЭК ООН и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) правительствам стран из регионов ЕЭК и ЭСКАТО следует подготовить правовые положения, регулирующие железнодорожные перевозки во всех соответствующих странах.

## II. Стратегия и ход разработки единого железнодорожного права

3. Группа экспертов провела свои пятую и шестую сессии 4 и 5 июля и 2 и 3 декабря 2013 года. Была проделана значительная работа по подробному анализу существующих международных конвенций по различным видам транспорта в целях определения надлежащих положений и процедур для включения в единый свод транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, применимых к международным железнодорожным перевозкам.

4. С учетом сложности задач, которые предстоит решить в весьма короткие сроки, Группа экспертов на своей пятой сессии согласовала следующий план работы и сопутствующие мероприятия:

а) секретариату ЕЭК ООН при содействии со стороны правительственных, межправительственных (Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)) и отраслевых экспертов следует подготовить обзор существующих международных транспортных конвенций (по железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому транспорту) и примеров оптимальной практики применения этих конвенций, а также элементов и механизмов, имеющих отношение к созданию единого железнодорожного режима;

б) секретариату ЕЭК ООН при содействии со стороны правительственных, межправительственных (ОТИФ, ОСЖД) и отраслевых экспертов следует произвести сопоставление правовых положений ЦИМ и СМГС, которые актуальны для евро-азиатских грузовых железнодорожных перевозок. Такое исследование также должно содержать краткую оценку указанных положений и, при необходимости, первые элементы и возможные формулировки правовых положений, которые можно было бы включить в правовой документ по евро-азиатским железнодорожным грузовым перевозкам;

в) секретариату ЕЭК ООН в сотрудничестве с ОТИФ и ОСЖД, а также такими другими соответствующими международными организациями, как ИКАО и ИМО, следует подготовить краткий обзор систем управления для действующих международных конвенций и соглашений по различным видам транспорта для рассмотрения Группой экспертов.

5. На основе тщательного анализа существующих международных конвенций по различным видам транспорта, подготовленного секретариатом и рассмотренного на ее пятой сессии (4 и 5 июля 2013 года), Группа экспертов на своей шестой сессии (2 и 3 декабря 2013 года) приступила к обмену мнениями относительно основной концепции возможного нового правового документа по железнодорожному транспорту, который обеспечит правовую транспарентность и определенность евро-азиатских железнодорожных перевозок.

### **III. Обсуждаемая правовая концепция**

6. Эксперты, по всей видимости, достигли консенсуса по поводу того, что следует избегать разработки общего (третьего) слоя международного железнодорожного права в дополнение к КОТИФ/ЦИМ и СМГС, причем не в последнюю очередь во избежание конфликта конвенций. Аналогичным образом процесс формирования нового международного режима железнодорожных перевозок, полностью заменяющего собой КОТИФ/ЦИМ и СМГС, будет сложным и потребует значительных временных затрат из-за продолжительных переходных периодов, необходимых для вступления в силу нового документа и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

7. Поэтому секретариат представил альтернативную концепцию международного правового режима железнодорожных перевозок, который, совершенно не затрагивая оба действующих режима, заполнит оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС пробел для применения единого договора железнодорожной перевозки, единой накладной и единой системы ответственности для евро-азиатских железнодорожных операций. Этот режим позволит осуществлять железнодорожные перевозки от Атлантического до Тихого океана на той же правовой основе, которая в настоящее время возможна только для воздушного транспорта.

8. Подобный новый международный режим железнодорожных перевозок будет основан на соответствующих положениях КОТИФ/ЦИМ и на последнем проекте нового СМГС, в том числе и на надлежащих процедурах ЭОД. Такой подход, предполагающий использование хорошо знакомых и доказавших свою состоятельность правовых положений, стандартов и процедур, должен обеспечить беспрепятственную и эффективную реализацию нового правового режима железнодорожных перевозок в тех странах, которые к нему присоединятся.

9. В основу этой концепции нового правового железнодорожного режима будут положены следующие аспекты:

а) новый правовой режим железнодорожных перевозок будет действовать только в отношении тех международных железнодорожных перевозок грузов, которые выходят за рамки применения нынешних режимов КОТИФ/ЦИМ или СМГС;

Примеры:

- Международные железнодорожные перевозки между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией по-прежнему будут регулироваться режимом СМГС. Аналогичным образом и перевозки грузов между Германией и Турцией останутся в рамках режима КОТИФ/ЦИМ.
- В отношении железнодорожных перевозок грузов между Китаем или Российской Федерацией и Германией может и впредь использоваться существующее на сегодняшний день сочетание национальных законов, КОТИФ/ЦИМ и СМГС при условии заключения двух отдельных договоров перевозки, а именно одного договора, касающегося перевозки грузов в государствах – участниках СМГС, и другого договора, касающегося перевозки грузов в государствах – участниках КОТИФ/ЦИМ. Вместе с тем это потребует осуществления процедур переезда на границе между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС.
- Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы облегчить международные железнодорожные перевозки грузов и контейнеров между Китайской Народной Республикой или Российской Федерацией и Германией без переезда на границе между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС на основе единого договора перевозки. Аналогичным образом и железнодорожные перевозки между Европой и Турцией на Ближний Восток или в Пакистан и Индию в будущем могли бы осуществляться в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок.

б) Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет применяться только в том случае, если стороны договора железнодорожной перевозки, т.е. грузоотправитель и железнодорожное предприятие, заключающее договор перевозки, договорятся об этом и согласятся с применением нового правового режима железнодорожной перевозки (факультативно). Таким образом, применение нового правового режима железнодорожных перевозок на железнодорожном транспорте будет носить добровольный характер. Вместе с тем, как только стороны договора перевозки согласятся с применением нового железнодорожного режима и укажут это в договоре, его положения станут обязательными.

- Таким образом, железнодорожные предприятия и грузоотправители смогут свободно решать, хотят ли они и впредь применять к евроазиатским и другим железнодорожным перевозкам какое-либо конкретное национальное законодательство либо они будут руководствоваться единообразными и транспарентными положениями нового международного режима железнодорожных перевозок.

10. Группа экспертов решила, что на первом этапе следует подготовить правовые положения с упором на договор перевозки между грузоотправителями/грузополучателями и железнодорожными компаниями (перевозчиками), а также на отношения между различными железнодорожными перевозчиками. На втором этапе новый железнодорожный режим может предусматривать в качестве приложения или ссылок конкретные правила, регулирующие международные железнодорожные перевозки и охватывающие такие важные вопросы международного железнодорожного транспорта, как технические требования и замена подвижного состава, а также использование железнодорожной инфраструктуры.

11. Новый правовой железнодорожный режим не должен распространяться на действующие национальные и международные нормы публичного права, касающиеся перевозки опасных грузов, таможенных правил, доступа к рынкам железнодорожных перевозок, защиты животных или соответствующих применимых национальных правил и процедур в области охраны безопасности. Аналогичным образом в рамках нового правового режима железнодорожных перевозок нельзя рассматривать тарифы и аналогичные положения оперативного характера, которые могли бы быть закреплены в отдельных документах и могли бы применяться странами, нуждающимися в подобных международных нормах.

12. Новый правовой режим железнодорожных перевозок будет базироваться на единой накладной, которую следует выписывать соответствующим образом и по мере возможности в электронной форме. В качестве основы можно было бы использовать нынешнюю общую накладную ЦИМ/СМГС, представляющую собой сочетание различных правовых требований КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

13. Было также достигнуто согласие относительно того, что новый режим железнодорожных перевозок будет касаться только транспортировки грузов. Вопрос о железнодорожной перевозке пассажиров будет рассмотрен на более позднем этапе.

14. В соответствии с положениями Совместной декларации определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права будет осуществляться на основе принципиального консенсуса по существенным положениям нового правового режима железнодорожных перевозок. Вместе с тем, по просьбе Группы экспертов, секретариат совместно с ОСЖД и ОТИФ уже подготовил обзор действующих систем обеспечения осуществления международных правовых документов по автомобильному (КДПГ), железнодорожному (КОТИФ/ЦИМ, СМГС), внутреннему водному (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)), воздушному (Монреальская и Варшавская конвенции) и морскому (Гаагско-Висбийские правила) транспорту. В нем четко обозначены различные подходы, применяемые правительствами государств-участников при осуществлении подобных норм международного права.

#### IV. Указания Комитета

15. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению деятельность Группы экспертов по единому железнодорожному праву под руководством ее председателя г-на А. Дружинина (Российская Федерация) и заместителя председателя г-жи Н. Кайгышиз (Турция). Возможно, он также пожелает прокомментировать прогресс, достигнутый за истекший год, и дать указания относительно дальнейшей работы.

16. В соответствии со своим мандатом и кругом ведения Группа экспертов планирует провести три совещания в 2014 году (3 и 4 апреля 2014 года; 10 и 11 июля 2014 года и 30 и 31 октября 2014 года) и завершит свою работу передачей SC.2 доклада о ходе работы на ее шестьдесят восьмой сессии (24–26 ноября 2014 года).

#### V. Последняя официальная документация, подготовленная Группой экспертов и для нее

17. Со всеми документами, включая неофициальные, можно ознакомиться по адресу [www.unepce.org/trans/main/sc2/sc2.html](http://www.unepce.org/trans/main/sc2/sc2.html). Некоторые из последних основных документов, подготовленных ОСЖД, ОТИФ и секретариатом, указаны ниже:

- a) Совместная декларация: ECE/TRANS/2013/2
- b) Доклады Группы экспертов:
  - 5-я сессия ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/5
  - 6-я сессия ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/8
- c) Рабочие документы:
  - Введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки (секретариат ЕЭК ООН): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/3
  - Анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений (секретариат ЕЭК ООН): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4
  - Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом: сопоставление соответствующих правовых положений ЦИМ и СМГС (секретариат ЕЭК ООН): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9
  - Анализ и предложение по общим рамкам единого евро-азиатского законодательства в сфере грузовых железнодорожных перевозок (ОТИФ): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10
  - Сравнительный анализ проекта пересмотренного текста СМГС и ЦИМ (ОСЖД): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11

- Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта: определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права (секретариат ЕЭК ООН): ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12
-