

---

---

**Тематическая рабочая группа СПЕКА по устойчивому транспорту, транзиту и взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

21<sup>ая</sup> сессия  
7-8 сентября 2016г.  
Ашхабад, Туркменистан

**Прогресс по единому железнодорожному праву**

(Пункт 4.5 повестки дня)

Доклад ЕЭК ООН

1. В отличие от воздушного, морского и автомобильного транспорта, грузовой железнодорожный транспорт является единственным, который не имеет глобально унифицированной или, по крайней мере, гармонизированной правовой базы для обеспечения договорных отношений между грузоотправителем и транспортным оператором. Таким образом, железные дороги не могут конкурировать на международных маршрутах дальнего следования на игровом поле с другими видами транспорта. В свете быстро растущей торговли между Европой и Азией, а также между Восточной и Западной Европе, это довольно неблагоприятная ситуация. Она также работает против усилий по обеспечению устойчивого развития в общеевропейском контексте или между Европой и Азией, грузовых железнодорожных перевозок не может служить растущему спросу хотя наличие плотной европейской железнодорожной сети и ее связи с другими регионами через Центральную Азию, Восточную Европу и Турцию в принципе может обеспечить жизнеспособные, экономические и устойчивые транспортные альтернативы международному автодорожному транспорту (и потенциально морскому).
2. Для того, чтобы исправить эту ситуацию в 2013 году в ходе 75-й юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), 38 министров транспорта и других представителей высокого уровня, подписали 26 февраля 2013 года совместную декларацию, которая может проложить путь к переговорам по единому закону о железных дорогах (URL), что наличие грузовых железнодорожных перевозок между

Азией и Европой, а позже и во всем мире сделает перевозки проще, быстрее и дешевле.

3. Был достигнут консенсус между правительствами, что создание общего (третьего) уровня международного железнодорожного права, в дополнение к КОТИФ/ЦИМ и СМГС, следует избегать, не в последнюю очередь, чтобы избежать конфликта конвенций. Кроме того, создание нового международного железнодорожного режима заменяющего КОТИФ/ЦИМ и СМГС во всей их полноте будет сложным и потребует значительного времени из-за длительного переходного периода для вступления в силу и для денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.
4. Поэтому секретариат ЕЭК ООН представил альтернативную концепцию международно-правового режима для железнодорожного транспорта который, оставив при этом нынешние два режима нетронутым, заполнит пробел, оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС для использования единого железнодорожного транспортного договора, одной накладной и будет единая ответственность для евро-азиатского железнодорожного транспорта. Этот режим позволит иметь равные для железнодорожного транспорта возможности от Атлантики до Тихого океана, который будет сравним с другими видами транспорта.
5. В 2014 году проект новой конвенции был подготовлен Группой экспертов по единому железнодорожному праву, который не является третим законом противоречащим КОТИФ/МГК и СМГС, но результатом объединения двух режимов. Этот режим позволит железнодорожному транспорту работать от Атлантического до Тихого океана на той же правовой основе, как это сегодня возможно только для автомобильного и воздушного транспорта. Этот подход:
  - a) Принимает преимущества передовой практики с обеих существующих конвенций путем создания единого одного;
  - b) Готовит эффективное решение для международных железнодорожных перевозок на рынке на сегодняшний день;
  - c) Избегает конфликта конвенций, так как единый железнодорожный режим применяется в тех случаях КОТИФ/ЦИМ и СМГС не применяются;
  - d) Предлагает решение для бизнеса до времени, потребляющего полного объединения может стать возможным;
  - e) Следовательно, оно не гарантирует устранение двух существующих режимов и их управляющих организаций, по крайней мере, не сегодня.

6. В ходе семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (февраль 2016 г.) резолюция (ECE/TRANS/2016/17) по единому железнодорожному праву была рассмотрена и принята. КВТ приветствует проделанную работу и доклад, подготовленный Группой экспертов по единому железнодорожному праву, работу в течение трех лет, чтобы подготовить правовые положения по единому железнодорожному праву. Эти положения включены в договор перевозки и вобрал в себя передовую практику уже реализуемых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по железным дорогам (МГК - КОТИФ конвенция) и Соглашения СМГС, а также других международных транспортных конвенций.

Кроме того, КВТ:

- a) предложил правительствам распространить эти законодательные положения для всех основных заинтересованных сторон в своих странах,
- b) Поощрил железные дороги, и международные организации для железных дорог, проверить эти правовые положения, когда это возможно, на практике,
- c) Предложил Группе экспертов по единому железнодорожному праву провести работу, чтобы подготовить необходимые документы для железнодорожного транспорта следующие из подготовленных положений, а также для мониторинга результатов пилотных испытаний и подготовить соответствующие рекомендации,
- d) Попросил, чтобы дальнейшее развитие и прогресс в применении вышеупомянутых мероприятий сообщать Группой экспертов по единому железнодорожному праву на 70-й сессии (2016 г.) Рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2).
- e) Попросил Рабочую группу ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (SC.2) сообщить о результатах работы Группы экспертов по единому железнодорожному праву, а также предложить возможные дальнейшие шаги для работы по единому железнодорожному праву на ее 79-й сессии (2017) для рассмотрения и утверждения.

7. Следующее заседание Группы экспертов планируется провести во Дворце Наций в Женеве с 5 по 6 октября 2016 года.

Рабочая группа проекта, возможно, пожелает

- Дать свою поддержку подготовке и осуществлению единого железнодорожного права;
- поощрить правительства принять активное участие в деятельности Группы экспертов по единому железнодорожному праву и представить замечания по проектам законодательных положений по единому железнодорожному праву.