
**Тематическая рабочая группа СПЕКА
по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости**

24^{ая} сессия
18-19 ноября 2019 года
Ашхабад, Туркменистан

Прогресс в направлении единого железнодорожного права¹

(Пункт 4.5 повестки дня)

Записка ЕЭК ООН

1. В отличие от воздушного, морского и автомобильного транспорта, железнодорожный грузовой транспорт является единственным видом транспорта на который не распространяются единообразные или, по крайней мере, согласованные правовые рамки, предусматривающие договорные отношения между грузоотправителем и перевозчиком. Таким образом, железные дороги не могут конкурировать даже на международных магистральных маршрутах на равных условиях с другими видами транспорта. В свете быстрого роста торговли между Европой и Азией, а также между Восточной и Западной Европой, эта ситуация вызывает сожаление. Он также препятствует усилиям по устойчивому развитию, поскольку в общеевропейском контексте или между Европой и Азией железнодорожный грузовой транспорт не может удовлетворять растущий спрос, хотя плотная европейская железнодорожная сеть и ее связи с другими регионами через Центральную Азию, Восточную Европу и Турцию могут в принципе обеспечить жизнеспособные, экономические и устойчивые транспортные альтернативы автомобильному (и потенциально морскому) транспорту на большие расстояния.

2. Для исправления этой ситуации в 2013 году в ходе семьдесят пятой юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) 26 февраля 2013 года 38 министров транспорта и других высокопоставленных представителей подписали Совместную декларацию, которая может проложить путь к переговорам по Единому железнодорожному

¹ Этот документ был выпущен без официального редактирования

праву (URL), облегчающему, ускоряющему и дешевому железнодорожному грузоперевозкам между Азией и Европой и позднее во всем мире.

3. Правительства пришли к единому мнению о необходимости избегать создания общего (третьего) слоя международного железнодорожного права в дополнение к КОТИФ/КИМ и СМГС, не в последнюю очередь во избежание коллизии конвенций. Аналогичным образом, создание нового международного железнодорожного режима вместо КОТИФ/ЦИМ и СМГС в целом будет сложным и потребует значительного времени ввиду длительного переходного периода для вступления в силу и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

4. Поэтому секретариат ЕЭК ООН представил альтернативную концепцию международного правового железнодорожного режима, которая, оставив без внимания два существующих режима, заполнит пробел, оставленный КОТИФ/СИМ и СМГС в использовании единого договора железнодорожных перевозок, единой накладной и единой системы ответственности для евроазиатских железнодорожных перевозок. Этот режим обеспечил бы равные условия для железнодорожных перевозок из Атлантического океана в Тихий океан, сопоставимые с другими видами транспорта.

5. В 2014 году группа экспертов подготовила проект новой Конвенции по единому железнодорожному праву, который не является третьим законом, противоречащим СОТИФ/СИМ и СМГС, но является результатом унификации этих двух режимов. Этот режим позволил бы осуществлять железнодорожные перевозки из Атлантического океана в Тихий океан на той же правовой основе, что и сегодня, только автомобильным и воздушным транспортом. Такой подход:

- a) Использовать передовой опыт обеих существующих конвенций путем создания единой конвенции;
- b) Подготовка эффективного решения для международных железнодорожных перевозок и современного рынка;
- c) Избегает противоречий между конвенциями, поскольку единый железнодорожный режим применяется там, где не применяются конвенции СОТИФ/СИМ и СМГС;
- d) Предлагает решение для предприятий до того, как станет возможной полная унификация, требующая много времени;

е) Следовательно, это не оправдывает ликвидации двух существующих режимов и управляющих ими организаций, по крайней мере, не сегодня.

6. В ходе восьмидесятой сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) 20-23 февраля 2018 года было одобрено продолжение работы Группы еще на два года, и был рассмотрен и принят его новый круг ведения (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1).

7. На этом этапе Группе следует сосредоточить свою работу на следующих вопросах:

а) контролировать завершение подготовки необходимых документов для осуществления международных железнодорожных перевозок по URL-адресу, включая стандартный образец накладной для новых положений и руководства к ней;

(b) Мониторинг эффективности значительного числа реальных пилотных испытаний, которые должны быть проведены железнодорожными компаниями, участвующими в Группе, по согласованным коридорам и вдоль других коридоров, если это предлагается правительствами, с целью обеспечения эксплуатационной обоснованности и эффективности подготовленных правовых положений;

с) проект документа (или систем документов) по URL, который может быть принят в качестве юридически обязательного документа; этот документ (или системы документов) должен:

- принять во внимание уже подготовленный проект правовых положений о договоре перевозки;
- включают необходимые формальные положения, такие как депозитарий, руководство, секретариат, административный комитет, внесение поправок в процедуры, право голоса и т.д.;
- иметь такую структуру, которая позволяет легко дополнять ее положениями по другим вопросам, связанным с международными железнодорожными перевозками грузов, когда Группа считает это целесообразным.

d) обсудить другие соответствующие вопросы, касающиеся международных железнодорожных грузовых перевозок, с целью добавления, при необходимости, положений в документ, упомянутый в пункте (с).

8. В 2019 году продолжалась работа над Единым железнодорожным правом (URL). В период действия мандата 2018-19 годов под эгидой Рабочей группы экспертов по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН в составе экспертов по правовым вопросам из всех заинтересованных правительств, международных организаций, таких как

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международный комитет железнодорожного транспорта (ЦИТ), Международный союз железных дорог (МСЖД) и транспортная отрасль, продолжили обсуждение вопроса о преобразовании в юридически обязательный документ.

9. Проекты положений договора перевозки URL были испытаны в ходе пилотных испытаний: в апреле 2019 года была проведена проверка по коридору Азербайджан - Грузия - Турция.

Тематическая рабочая группа, возможно, пожелает

- оказывать поддержку в подготовке и реализации Закона о единой железной дороге;
- рекомендовать правительствам оказывать поддержку предпринимаемым усилиям в рамках разработки единого закона о железных дорогах, например, путем организации экспериментальных испытаний в реальном времени по конкретным коридорам;
- поощрять правительства к активному участию в деятельности Группы экспертов по разработке Закона о единой железной дороге и представлять замечания по проектам правовых положений, касающихся Закона о единой железной дороге.