



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Шестая сессия

Женева, 2 и 3 декабря 2013 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом

Анализ и предложение по общим рамкам единого евро-азиатского законодательства в сфере грузовых железнодорожных перевозок

Представлено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам

1. В соответствии с а) Совместной декларацией о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, в частности с разделами а) и с) пункта 2 (ECE/TRANS/2013/2), подписанной 37 государствами – членами ЕЭК ООН на совещании на уровне министров в рамках семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту, и б) с кругом ведения Группы экспертов по единому железнодорожному праву (ECE/TRANS/2013/9), принятому Комитетом по внутреннему транспорту на той же сессии (ECE/TRANS/236, пункты 14 и 29), целесообразно, с одной стороны, ввести единый комплекс транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, который позволяет упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок, и, с другой стороны, унифицировать международное железнодорожное право с целью установления единого правового режима для железнодорожных перевозок от Атлантического до Тихого океана.

2. Для облегчения работы, связанной с унификацией евро-азиатского законодательства в области железнодорожных грузовых перевозок, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам

(ОТИФ) направляет Группе экспертов по единому железнодорожному праву свой анализ общих рамок, которые необходимо создать для унификации евроазиатского законодательства в области грузовых железнодорожных перевозок.

I. Единый правовой режим

3. ОТИФ провела тщательный анализ общих рамок, которые должны быть созданы для унификации правового режима грузовых перевозок от Атлантического до Тихого океана. Эти рамки могли бы иметь одну из следующих трех форм:

- законодательство, обобщающее два существующих правовых режима: КОТИФ/ЦИМ и СМГС;
- самостоятельное законодательство, заменяющее эти два правовых режима;
- стыковочное законодательство, направленное на гармонизацию проверенных и апробированных положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

4. Идея создания законодательства, обобщающего два правовых режима, а именно КОТИФ/ЦИМ и СМГС, разумеется, может показаться весьма привлекательной. Вместе с тем ОТИФ считает, что это противоречило бы поставленной цели, поскольку это на самом деле было бы равносильно созданию дополнительного правового режима, своего рода третьего законодательства, со всеми вытекающими рисками, связанными с возможным конфликтом с двумя действующими правовыми режимами.

5. Второй подход, возможно, состоит в создании автономного законодательства, регулирующего грузовые железнодорожные перевозки в Евразии. Однако ОТИФ считает, что этот подход потребовал бы от государств не только участия в весьма затянутом цикле переговоров без гарантированного успеха, но и отказа от обоих правовых режимов, которые уже доказали свою состоятельность: КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

6. При избрании такого подхода государства, применяющие Единые правовые предписания ЦИМ, должны были бы, прежде всего, заявить о том, что они не будут применять это приложение к КОТИФ во всей его полноте.

7. На последующем этапе следовало бы внести поправки в КОТИФ, обеспечивающие возможность денонсации Единых правовых предписаний ЦИМ, а это потребовало бы продолжительного периода времени для обеспечения ратификации государствами.

8. Третий вариант решения, которому ОТИФ отдает предпочтение, – это создание правовой системы, которая начала бы функционировать в кратчайшие сроки, путем разработки законодательства, обеспечивающего стыковку обоих режимов, действующих в настоящий момент: КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

9. На самом деле благодаря непрерывным усилиям ОСЖД, МКЖТ и ОТИФ достигнут значительный прогресс в области объединения правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, например в части сближения положений, касающихся предположения о повреждении в случае переотправки и правовой гармонизации в области грузовых железнодорожных перевозок в Евразии, в частности в контексте введения накладной ЦИМ/СМГС, образца ведомости вагонов и контейнеров и образца единого коммерческого акта ЦИМ/СМГС.

10. Стыковочное законодательство могло бы применяться либо к определенным коридорам с высокой пропускной способностью, либо в том случае, когда перевозимые товары покидают зону применения КОТИФ/ЦИМ или СМГС, если стороны договора перевозки примут такое решение.

11. Иными словами, юридическая сила КОТИФ/ЦИМ для перевозок, регулируемых только КОТИФ/ЦИМ, и юридическая сила СМГС для перевозок, регулируемых исключительно СМГС, не будет поставлена под сомнение; это же касается и того случая, когда стороны договариваются о переотправке товара, перевозимого в соответствии и с ЦИМ, и с СМГС, на границе двух правовых режимов.



12. ОТИФ убеждена в том, что в зоне применения КОТИФ/ЦИМ и СМГС, простирающейся от Атлантического до Тихого океана, в сжатые сроки можно обеспечить функционирование только стыковочного законодательства.

II. Внедрение стыковочного законодательства

13. В ходе проведения тщательного анализа общих рамок, которые необходимо ввести в целях установления единого правового режима для грузовых железнодорожных перевозок от Атлантического до Тихого океана, ОТИФ также рассмотрела вопросы, касающиеся определения нового стыковочного законодательства, его принятия и принципов функционирования.

14. Новое стыковочное законодательство, согласованное ОТИФ и ОСЖД, разумеется, могло бы быть облечено в форму какой-либо новой конвенции.

15. Это предполагало бы введение совершенно новой структуры, и, несомненно, возник бы вопрос о путях ее финансирования.

16. По этой причине ОТИФ скорее предпочла бы использовать один из двух следующих сценариев:

- параллельное создание двух конкретных добавлений или приложений к КОТИФ и СМГС, для чего потребовалось бы найти способы координации их принятия обеими организациями;
- создание совместного органа для обеих организаций, в задачу которого входили бы разработка, принятие и пересмотр единого правового режима.

17. Для получения более полного представления о том, как могли бы выглядеть предписания единого законодательства, о котором идет речь в настоящем документе, в приложении к нему приведен проект, который призван служить основой для проведения первоначальной дискуссии по этому вопросу.

Приложение

Предложение по общим рамкам для разработки единого евро-азиатского закона о грузовых железнодорожных перевозках

I. Общие замечания

В настоящем проекте предлагается создать правовой режим, регулирующий трансконтинентальные железнодорожные перевозки (далее именуемый правовым режимом), который применялся бы к определенным коридорам с высокой пропускной способностью или если стороны договора перевозки примут соответствующее решение, то к трансконтинентальным грузовым железнодорожным перевозкам, с тем чтобы смягчить проблему одновременного существования двух различных международных правовых систем (КОТИФ/ЦИМ и СМГС).

Настоящее предложение включает основные элементы исследования, проведенного по распоряжению ОТИФ в 2011 году. Ввиду необходимости достижения конкретного прогресса в этом вопросе настоящий проект основан не только на КОТИФ/ЦИМ и СМГС, но и на КДПГ, которая была разработана 55 лет тому назад на базе ЦИМ, уже действовавшего на тот момент, и которая в настоящее время применяется и признается как в Европе, так и в Азии.

Настоящий документ передается для использования в качестве основы для первоначальной дискуссии. Он представляет собой лишь общий план, в котором отражены статьи, касающиеся области применения, предписаний публичного права и отступлений. Вместе с тем ОТИФ по каждой статье может представить проекты предложений, учитывающих ЦИМ и СМГС, равно как и решения, заимствованные из международных конвенций по другим видам транспорта, в частности Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальской конвенции).

ОТИФ убеждена в том, что широкое внедрение единых правовых предписаний, регулирующих грузовые железнодорожные перевозки в Евразии, станет возможным лишь в том случае, если будут использованы проверенные и апробированные положения таких документов, как СМГС и КОТИФ/ЦИМ.

II. Подробный план текста

Раздел I

Общие положения

Статья 1

Область применения

Для определения области применения настоящего правового режима предлагаются следующие две возможности:

- **обязательное применение** для трансконтинентальных грузовых перевозок по определенным **коридорам с высокими показателями;**

- **применение, согласованное** между сторонами договора перевозки для трансконтинентальных грузовых железнодорожных перевозок, если стороны сочтут, что тип этих грузов и соответствующий маршрут подходят для применения этого правового режима.

Если договаривающиеся стороны заключают соответствующее соглашение, то этот правовой режим применяется "как законодательный акт", а не как общие положения и условия.

Пункт 2 статьи 1 настоящего проекта четко свидетельствует о том, что цель этого правового режима состоит лишь в недопущении применения национального законодательства, в том случае, когда транзитная грузовая перевозка должна быть произведена через границу зоны ЦИМ/СМГС и когда ЦИМ и СМГС не могут применяться на протяжении всего маршрута перевозки. Применение ЦИМ к перевозкам, которые производятся исключительно в зоне ЦИМ, и применение СМГС к перевозкам, которые производятся исключительно в зоне СМГС, не ставятся под вопрос. Это же относится и к тому случаю, когда стороны планируют прервать транспортную операцию ЦИМ/СМГС с переправкой на границе двух правовых режимов.

Если договаривающиеся стороны заключают договор в соответствии с пунктом 2 статьи 1 ЦИМ, то они будут затем применять ЦИМ ко всей этой транспортной операции. В таком случае договор, предусмотренный в пункте 1 статьи 1 настоящего проекта, исключается.

Предлагаемый текст:

Пункт 1

Настоящий правовой режим применяется ко всякому договору железнодорожной перевозки грузов (*посредством повагонной отправки*) за вознаграждение, заключенному между Договаривающимися государствами настоящего правового режима, в случае *использования коридоров с высокой пропускной способностью, оговоренных в приложении 1 к настоящему правовому режиму/если стороны договора перевозки соглашаются применять настоящий правовой режим.*

(Настоящий правовой режим применяется также в том случае, если в договоре международной железнодорожной перевозки грузов предусмотрена дополнительная грузовая автомобильная перевозка внутренним транспортом по территории государства-члена.)

Пункт 2

Настоящий правовой режим не применяется к перевозкам/не согласован для перевозок, к которым применяются Единые правовые предписания ЦИМ и/или СМГС.

Статья 2

Предписания публичного права и отступления

Пункт 1, по сути, представляет собой уточнение; его положения применяются даже в том случае, если этого конкретно не указано.

Цель **пункта 2** состоит в том, чтобы государствам, которые не являются сигнатариями настоящего правового режима и являются только транзитными, было легче "примириться" с новой Конвенцией (например, чтобы судам транзитных стран было легче учитывать Конвенцию в случае рассмотрения соответствующих вопросов).

Если договаривающиеся стороны соглашаются применять настоящий правовой режим, то согласно **пункту 3** он применяется в обязательном порядке. В соответствии с более поздними конвенциями (см. статьи 25 и 27 Монреальской конвенции) настоящий проект также предусматривает, что перевозчик может устанавливать более высокий предел ответственности и обязательств в пользу клиента. Третье предложение статьи 5 ЦИМ содержит аналогичное положение, между тем как в пункте 1 статьи 2 СМГС предполагается, что это соглашение имеет в полном смысле обязательную силу.

Предлагаемый текст

Пункт 1

Перевозки, к которым применяется настоящий правовой режим, остаются под действием предписаний публичного права, в частности предписаний, относящихся к перевозкам опасных грузов, а также предписаний таможенного права.

Пункт 2

В отношении перевозок, осуществляемых между двумя государствами-участниками и проходящих транзитом через государство, не являющееся участником, государства-участники могут заключать и обнародовать соглашения, предусматривающие отступления от настоящего правового режима.

Пункт 3

Стороны не могут договариваться об отступлениях от настоящего правового режима, если настоящим правовым режимом это конкретно не предусмотрено. Однако перевозчик может расширять свою ответственность (*в отношении причин и суммы*) и обязательства в соответствии с настоящим правовым режимом.

Пункт 4

Если настоящим правовым режимом не предусмотрено иное, то применяется законодательство государства, в котором правомочное лицо заявляет свою претензию (национальное законодательство).

Статья 3

Определение

В эту статью следует включить в адаптированном виде определения, содержащиеся в статье 3 ЦИМ, обеспечив их сопоставимость с любыми соответствующими будущими определениями в СМГС.

Раздел II

Заключение и исполнение договора перевозки

Статья 4

Накладная

Для учета потребностей, связанных с железнодорожной перевозкой, отмечается, что накладная должна составляться на каждую отправку (см. пункт 6 статьи 6 ЦИМ, подпункт 3 пункта 1 статьи 7 СМГС).

Образцом для составления единообразных накладных для правового режима будет служить "Единообразная накладная ЦИМ/СМГС".

Следует также предусмотреть электронную накладную на основе, в частности, Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, от 20 февраля 2008 года.

Статья 5

Содержание накладной

В соответствии с обычной практикой это положение будет содержать следующие элементы:

- элементы, которые должны всегда содержаться в накладной (пункт 1);
- элементы, которые должны содержаться в накладной в конкретных случаях (пункт 2); и
- элементы, указываемые факультативно на добровольной основе (пункт 3).

Статья 6

Ответственность за сведения, внесенные в накладную

Это положение следует положениям статей 7 и 22 КДПГ, статьи 10 Монреальской конвенции, статей 8 и 9 ЦИМ и пункта 1 статьи 12 СМГС.

Статья 7

Оплата расходов

В соответствии с концепцией правового режима, основанной на договоре, регулируемом частным правом, для перевозчика с самого начала исключаются обязательства относительно государственного обслуживания, в частности обязательство осуществлять перевозки и тарифные обязательства.

Статья 8

Проверка

В этом положении в основном заимствованы положения статьи 11 ЦИМ и учитываются положения пункта 2 статьи 12 СМГС.

Статья 9

Доказательная сила накладной

Эта статья следует положениям статьи 12 ЦИМ и статьи 9 КДПГ.

Статья 10**Упаковка, погрузка**

В этой статье заимствованы положения статьи 10 КДПГ в более упорядоченном виде и положения, включенные в статью 14 ЦИМ (см. также второе предложение пункта 1 статьи 9 СМГС). Статья касается аспектов ответственности отправителя за неправильную погрузку (см. пункт 2 статьи 13 ЦИМ, абзац 4 пункта 4 статьи 9 СМГС).

Статья 11**Выполнение административных формальностей**

В отредактированном варианте эта статья соответствует статье 11 КДПГ и пунктам 1–3 статьи 15 ЦИМ (см. также абзац 1 пункта 1 и абзацы 1 и 2 пункта 2 статьи 11 и абзац 2 пункта 1 и пункт 2 статьи 23 СМГС).

Статья 12**Сроки доставки**

С учетом модели, предусмотренной в статье 19 КДПГ и лежащей также в основе статьи 16 ЦИМ, решение о сроках доставки принимается в первую очередь по договоренности между сторонами. Согласно примеру пункта 3 статьи 16 ЦИМ и пунктов 3–5 статьи 14 СМГС, предусматривается возможность использования дополнительных сроков доставки с жесткими ограничениями.

Статья 13**Выдача, залоговое право**

Эта статья основывается на статье 13 КДПГ, статье 17 ЦИМ и пункте 1 статьи 17 и статье 19 СМГС.

Статья 14**Право распоряжаться грузом**

В этом положении заимствованы положения пунктов 1–4 статьи 12 КДПГ, статьи 18 ЦИМ и пунктов 1–3 и 7 статьи 20 СМГС в более упорядоченном виде.

Статья 15**Осуществление права распоряжения**

В этом положении заимствованы положения пунктов 5–7 статьи 12 КДПГ и статьи 19 ЦИМ в более упорядоченном виде; см. также пункты 4, 5, 10 и 11 статьи 20 СМГС.

Статья 16**Препятствия к перевозке и выдаче груза**

Это положение обусловлено статьями 14 и 15 КДПГ, статьями 20 и 21 ЦИМ и статьей 21 СМГС. Как и в СМГС, в настоящем проекте обобщаются обстоятельства, препятствующие перевозке и выдаче груза, в рамках одной статьи.

Статья 17**Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза**

Эта статья основывается на статье 16 КДПГ, статье 22 ЦИМ и пунктах 3, 5 и 7 статьи 21 СМГС.

Статья 18**Обоснование ответственности**

С учетом последовательно применяемого принципа заключения договора перевозки на основе консенсуса и с учетом предусмотренных (запланированных) видов перевозки считается, что под "договорным перевозчиком" могут также подразумеваться несколько перевозчиков. Поэтому в данной связи могут быть изменены определения "последующего перевозчика" и "фактического перевозчика".

Статья 19**Освобождение от ответственности**

Статья 18 касается только *обоснования ответственности*, устанавливая его для различных категорий перевозчиков. Статья 19 представляет собой самостоятельное положение, касающееся *оснований для освобождения от ответственности*, по примеру пункта 2 статьи 17 КДПГ, пункта 2 статьи 23 ЦИМ и подпунктов 1) и 3) пункта 3 статьи 23 СМГС.

Раздел III**Ответственность перевозчика****Статья 20****Предположение об утрате груза**

В этой статье заимствованы положения статьи 20 КДПГ и статьи 29 ЦИМ. Однако согласно пункту 6 статьи 17 СМГС получатель обязан принять груз, если этот груз прибыл не позднее шести месяцев после истечения срока доставки. Согласно СМГС у получателя нет выбора: он должен принять груз в течение шестимесячного периода, а по истечении этого периода больше не существует необходимости в доставке ему этого груза. Вместе с тем в соответствии с КДПГ и ЦИМ в том случае, если правомочное лицо (отправитель или получатель) сделало соответствующее объявление, оно может в течение одного года либо запросить доставку груза, либо отказаться от его доставки и оставить за собой возмещение за утрату.

Статья 21**Возмещение в случае утраты**

Эта статья основывается на пунктах 1, 2 и 4 статьи 23 КДПГ, пунктах 1, 3 (только в части интермодальных транспортных единиц) и 4 статьи 30 ЦИМ и статье 25 СМГС.

Статья 22**Возмещение в случае повреждения**

Эта статья основывается на статье 25 КДПГ, статье 32 ЦИМ и статье 26 СМГС.

Статья 23**Максимальная сумма возмещения**

В отличие от КДПГ (статья 29) и ЦИМ (статья 36) Монреальская конвенция не снимает установленных пределов ответственности в случае, если перевозчик совершил серьезные нарушения (в результате умышленных действий

или небрежности своих органов, сотрудников или вспомогательного персонала). Вместо этого она предусматривает более высокую максимальную сумму компенсации за килограмм (19 специальных прав заимствования) по сравнению с КДПГ и ЦИМ.

Вопрос о целесообразности такого изменения можно обсудить.

Статья 24

Возмещение в случае просрочки в доставке

Эта статья следует положениям статьи 33 ЦИМ и пунктов 1 и 2 статьи 27 СМГС.

В пункте 5 статьи 23 КДПГ просто утверждается, что в случае просрочки в доставке должно быть уплачено возмещение, не превышающее провозной платы.

Статья 25

Пересчет валюты и начисление процентов

Эта статья основывается на статье 27 КДПГ, статье 37 ЦИМ и пунктах 2 и 3 статьи 28 СМГС.

Статья 26

Лица, за которые перевозчик несет ответственность

Эта статья соответствует статье 3 КДПГ и статье 40 ЦИМ. В СМГС подобное положение отсутствует.

Поскольку в ЦИМ управляющие инфраструктурой (независимые в юридическом плане) считаются вспомогательными органами перевозчика, то клиенты, грузы которых были утрачены или повреждены, не могут быть направлены перевозчиком к управляющему инфраструктурой в случае спора между перевозчиком и управляющим инфраструктурой относительно того, по чьей вине эти грузы были утрачены или повреждены.

Это положение также обеспечивает управляющему инфраструктурой (в том случае, если против него подан иск), возможность напрямую ссылаться на пределы ответственности, устанавливаемые настоящим правовым режимом.

Статья 27

Прочие претензии

Эта статья соответствует статье 28 КДПГ и статье 41 ЦИМ. В СМГС аналогичного предписания не предусмотрено.

Это положение не позволяет лицу, грузы которого были утрачены или повреждены, "обращаться к другой правовой системе" (главным образом к национальному законодательству) в целях получения большей компенсации, чем на основании настоящего правового режима.

Статья 28

Уведомление о претензии

По примеру КДПГ (статья 30) и Монреальской конвенции (статья 31), статья 28 предусматривает возможность направления грузоотправителем или грузополучателем **уведомления о претензии** в целях защиты своих прав.

Статья 29**Право на предъявление иска в судебном порядке**

Эта статья регламентирует **право истца на предъявление иска** и основана на пунктах 1–3 статьи 44 ЦИМ и пункте 1 статьи 30 СМГС.

Раздел IV**Осуществление права****Статья 30****Лица, которым может предъявляться иск в судебном порядке**

Эта статья регламентирует **возможность предъявления иска** и основывается на статье 36 КДПГ, пункте 3 статьи 36 Монреальской конвенции, статье 45 ЦИМ и пункте 2 статьи 30 СМГС.

Иск может быть предъявлен в судебном порядке только одному из участвующих перевозчиков, даже если по договору предусмотрено наличие нескольких перевозчиков. Как и в ЦИМ, объединять иски не разрешается. В том случае, если установлена солидарная ответственность нескольких перевозчиков и один из них в соответствии с решением должен выплатить компенсацию, сумма этой компенсации распределяется между ними в соответствии со статьей 37. Судебное решение в пользу одного из перевозчиков, отклоняющее иск, является решением в пользу остальных участвующих перевозчиков (обязательное присоединение).

Статья 31**Суд**

В этой статье заимствованы положения пунктов 1, 2 и 5 статьи 31 КДПГ, статьи 46 ЦИМ и статьи 11 КОТИФ.

Статья 32**Исполнение судебных решений, наложение ареста на имущество**

Статья 32 основана на пунктах 3 и 4 статьи 31 КДПГ и статье 12 КОТИФ. Целью этой статьи, как и пункта 3 статьи 31 настоящего проекта, является упрощение и защита трансграничных железнодорожных операций.

Статья 33**Срок давности**

Эта статья основывается на статье 32 КДПГ, статье 48 ЦИМ и статье 31 СМГС.

Статья 34**Арбитраж**

По примеру статьи 33 КДПГ, статьи 34 Монреальской конвенции и пункта 2 статьи 28 КОТИФ, статья 34 настоящего проекта позволяет **сторонам договора перевозки** признавать компетенцию арбитражного трибунала. Однако при этом, по аналогии с КДПГ и Монреальской конвенцией, нельзя не признавать юридической силы настоящего правового режима.

Статья 35
Урегулирование расчетов

Эта статья следует положениям пункта 1 статьи 49 ЦИМ и статьи 32 СМГС.

Статья 36
Право на регрессное требование

Эта статья соответствует статьям 37 и 38 КДПГ, статье 50 ЦИМ и пункту 1 статьи 33 СМГС.

Статья 37
Процедура предъявления регрессного требования

Процедура предъявления регрессного требования предусматривается в соответствии с положениями статьи 39 КДПГ, статьи 51 ЦИМ и пункта 4 статьи 33 СМГС.

Статья 38
Ответственность в случае утраты либо повреждения вагонов или интермодальных транспортных единиц других перевозчиков

В железнодорожном секторе особо широкое распространение получила практика последовательной перевозки грузов несколькими перевозчиками. В результате этого грузовые вагоны и интермодальные транспортные единицы, предоставляемые одним из перевозчиков, зачастую используются другими перевозчиками. В **приложении D к КОТИФ (ЦУВ ЕП)** и **приложении 10 к СМГС** содержатся **предписания об использовании вагонов**, в которых учитываются эти отношения в контексте эксплуатации **вагонов третьей стороны**. В настоящем проекте представляется целесообразным затронуть, по крайней мере в элементарном виде, аспекты распределения **между перевозчиками ответственности за используемые вагоны**, а также **используемые интермодальные транспортные единицы**.

Статья 39
Договоренности относительно регрессных требований

Эта статья соответствует статье 40 КДПГ и статье 52 ЦИМ.
