


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

Женева, 2–3 декабря 2013 года

**Доклад Группы экспертов по единому  
железнодорожному праву о работе  
ее шестой сессии**
**Содержание**

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники .....	1–4	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня).....	5	3
III. Введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 2 повестки дня).....	6–11	3
IV. Анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений (пункт 3 повестки дня).....	12–16	5
V. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 4 повестки дня).....	17–39	5
VI. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 5 повестки дня).....	40–41	11



VII.	Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня) .....	42	11
VIII.	Сроки проведения следующей(их) сессии(ий) пункт 7 повестки дня) .....	43	11
IX.	Резюме решений (пункт 8 повестки дня).....	44	11

## I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою шестую сессию 2 и 3 декабря 2013 года в Женеве.
2. На сессии Группы экспертов присутствовали эксперты от следующих стран: Азербайджан, Финляндия, Франция, Германия, Казахстан, Литва, Польша, Российская Федерация, Нидерланды и Турция. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК ООН в работе сессии также приняли участие представители Китая. Присутствовал также эксперт от Европейского союза (ГД по мобильности и транспорту).
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Евразийской экономической комиссии и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). В работе сессии также приняли участие эксперты от следующих неправительственных организаций: Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ) и Международного союза железных дорог (МСЖД).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций и промышленных групп: "КМС Камерон Маккенна", "Дойче бан (ДБ)" и ЗАО "ПЛАСКЕ".

## II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

*Документ:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7

5. Эксперт от Российской Федерации предложил заменить слова "дополнительные детали" в четвертом предложении четырнадцатого пункта на "прочие вопросы". Рабочая группа утвердила подготовленную секретариатом предварительную повестку дня с поправками (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7).

## III. Введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки (пункт 2 повестки дня)

*Документ:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9

6. Группа экспертов напомнила о том, что в Совместной декларации намечена стратегия ("железнодорожная карта") определения юридических условий для железнодорожного транспорта от Атлантики до Тихого океана по аналогии с теми, которые существуют для конкурирующих видов транспорта, таких как автомобильный, воздушный и морской транспорт. Эта стратегия включает следующие элементы:
  - а) введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, позволяющего упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;

b) проведение анализа существующих международных соглашений по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений с целью выявления положений и процедур, имеющих большое значение для создания единого железнодорожного права;

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

d) на основе достигнутого принципиального консенсуса по единому железнодорожному праву определение соответствующей системы управления единым железнодорожным правом с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (ОСЖД, ОТИФ и других), а также международных организаций, относящихся к другим видам транспорта;

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

7. Эти пять элементов представляют собой цели работы Группы экспертов и должны являться основными вопросами для рассмотрения.

8. Группа экспертов отметила также, что на своей пятой сессии она рассмотрела и обсудила основные проблемы и аспекты, которые должны быть затронуты в рамках единого комплекса положений и юридических норм, регулирующих евро-азиатские железнодорожные перевозки. Она решила также подготовить правовые положения, охватывающие международные железнодорожные перевозки грузов с уделением приоритетного внимания договору перевозки, в частности правам и обязанностям сторон договора перевозки, документации, ответственности, подаче исков и взаимоотношениям между перевозчиками. Было условлено, что прочие вопросы, такие как технические спецификации, железнодорожная инфраструктура, подвижной состав, а также общая и техническая безопасность, должны быть определены на основе анализа КОТИФ/ЦИМ и СМГС, который будет подготовлен секретариатом ЕЭК ООН.

9. Группа экспертов исходила из того, что вопросы упрощения процедур пересечения границ, таможни, международных перевозок конкретных грузов или грузовых единиц, а также доступа к рынкам услуг железнодорожных перевозок либо уже отражены в других международных правовых документах, либо регулируются национальными или региональными нормами и правилами и в силу этого выходят за рамки ее работы.

10. В географическом плане единые правила железнодорожных перевозок должны охватывать прежде всего регион ЕЭК ООН и такие заинтересованные страны, как Китай и Монголия. В связи с этим было бы весьма желательно привлечь указанные страны, а также секретариат ЭСКАТО ООН к участию в деятельности Группы экспертов в юридической области и обеспечить соответствующее содействие со стороны секретариата.

11. Группа экспертов приветствовала делегацию Китая, которая впервые принимает участие в работе ее сессий, и предложила ей и впредь присутствовать на них. Кроме того, Группа экспертов поручила секретариату рассмотреть возможности для содействия участию экспертов от Китая в работе ее сессий и внесения ими полезного вклада в ее деятельность, возможно путем обеспечения письменного перевода документов и синхронного перевода выступлений на китайский язык.

#### **IV. Анализ существующих международных конвенций по различным видам транспорта (железнодорожному, автомобильному, воздушному, внутреннему водному и морскому) и связанных с ними соглашений (пункт 3 повестки дня)**

*Документ:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4

12. Группа экспертов напомнила о том, что на предыдущей сессии она рассмотрела действующие международные соглашения и правовые документы, охватывающие все виды транспорта, на основе схемы, подготовленной секретариатом, с целью определения элементов и механизмов, а также оптимальной практики, которые могли бы быть актуальными для создания единого режима железнодорожных перевозок (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4).

13. Группа экспертов отметила, что ни один из экспертов не направил секретариату своих замечаний относительно правильности и полноты информации, представленной в документе секретариата, в соответствии с просьбой, высказанной на предыдущей сессии.

14. Эксперт от Германии указал, что ссылки на "Гаагские правила" следует заменить на "Гаагско-Висбийские правила".

15. Если эксперты представят свои замечания до начала следующей сессии, то секретариат подготовит на основе этой информации сводный справочный документ для дальнейшего рассмотрения Группой экспертов.

16. Группа экспертов решила, что если к ее следующей сессии никаких замечаний от экспертов получено не будет, то этот документ будет считаться точным и полным.

#### **V. Унификация международного железнодорожного права с целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым правовым режимом (пункт 4 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9,  
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10,  
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11

17. Группа экспертов напомнила, что на предыдущей сессии она провела обмен мнениями по возможным ключевым элементам и правовым положениям, которые должны быть включены или затронуты в контексте единого международно-правового режима для железнодорожных грузовых перевозок и которые обеспечат правовую транспарентность и определенность для евро-азиатского железнодорожного сообщения.

18. На основе документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, подготовленного секретариатом, и с учетом документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/10, направленного секретариатом ОТИФ, а также документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/11, подготовленного секретариатом ОСЖД, Группа экспертов рассмотрела результаты сопоставления соответствующих правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС в следующих семи областях (перечисленных в произвольном порядке без соблюдения очередности):

- a) область применения;
- b) договор перевозки (заключение и выполнение);
- c) ответственность;
- d) заявление претензий;
- e) отношения между железнодорожными перевозчиками;
- f) обращение за применением мер (инфраструктура, подвижной состав, технические параметры, охрана и безопасность и т.д.);
- g) другие соответствующие положения (электронный обмен данными, оговорки, споры, вступление в силу, переходный период и т.д.).

19. В документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 сопоставлены положения КОТИФ/ЦИМ (колонка 1) и СМГС (колонка 2). Эти юридические положения кратко рассмотрены в контексте других международно-правовых документов, в частности КДПГ и Монреальской конвенции (колонка 3). И наконец, в колонке 4 с учетом ситуации и предъявляемых требований были предложены первые элементы и возможные формулировки некоторых конкретных правовых положений, которые могли бы быть включены в правовой документ, касающийся евро-азиатского железнодорожного грузового сообщения.

20. 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.

21. Секретариат представил альтернативную концепцию международного правового режима железнодорожных перевозок, который, не затрагивая ни одного из действующих режимов, восполнит оставленный КОТИФ/ЦИМ и СМГС пробел для применения единого договора железнодорожной перевозки, единой накладной и единой системы ответственности для евро-азиатских железнодорожных перевозок. Этот режим позволит осуществлять железнодорожные перевозки от Атлантического до Тихого океана на той же правовой основе, которая в настоящее время возможна только для автомобильного и воздушного транспорта.

22. 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.

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

- a) 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:

i) Международные железнодорожные перевозки между Китаем и Российской Федерацией будут по-прежнему регулироваться в соответствии с режимом СМГС. Аналогичным образом в отношении перевозок грузов между Германией и Турцией будет, как и раньше, действовать режим КОТИФ/ЦИМ.

ii) В отношении железнодорожных перевозок грузов между Китаем или Российской Федерацией и Германией может и впредь использоваться применяемое 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 переотправки на границе между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

iii) Новый правовой режим железнодорожных перевозок мог бы облегчить международные железнодорожные перевозки грузов и контейнеров между Китаем или Российской Федерацией и Германией без переотправки на границе между режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС на основе единого договора перевозки. Аналогичным образом 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.

b) 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, при использовании единого договора перевозки железнодорожные предприятия и грузоотправители смогут свободно решать, намерены ли они и впредь применять к евро-азиатским и другим железнодорожным перевозкам какое-либо конкретное национальное законодательство либо они будут руководствоваться единообразными и транспарентными положениями нового международного режима железнодорожных перевозок.

24. Эксперты от Российской Федерации и ОСЖД отметили, что Группе экспертов следует стремиться разработать новый нормативный акт, который заменил бы собой два действующих режима. В этом новом нормативном акте следует учесть все вопросы, которые в настоящее время охвачены двумя существующими режимами. Эксперт от ОСЖД сообщил, что его организация в настоящее время занимается пересмотром Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Он отметил, что пересмотренное СМГС будет в большей степени соответствовать положениям КОТИФ и должно быть доработано и одобрено государствами – членами ОСЖД летом 2014 года. По его

мнению, пересмотренные положения СМГС следует взять за основу для нового правового документа.

25. Эксперт от секретариата ОТИФ указал, что идея создания нормативного акта, охватывающего оба правовых режима – КОТИФ/ЦИМ и СМГС, на первый взгляд может показаться привлекательной, но вместе с тем она идет вразрез с намеченной целью, поскольку фактически приведет к созданию дополнительно правового режима – своего рода третьего законодательства – со всеми вытекающими рисками конфликтов с двумя действующими правовыми режимами. Он отметил, что альтернативным подходом могло бы стать создание автономного нормативного акта, регулирующего грузовые железнодорожные перевозки в Евразии. Однако ОТИФ считает, что этот подход потребовал бы от государств не только участия в затянутом цикле переговоров без гарантированного успеха, но и денонсации КОТИФ/ЦИМ и СМГС. При избрании такого подхода государства, применяющие Единые правовые предписания ЦИМ, должны будут прежде всего заявить о том, что они не будут применять это приложение к КОТИФ во всей его полноте. На последующем этапе нужно было бы внести поправки в КОТИФ, обеспечивающие возможность денонсации Единых правовых предписаний ЦИМ, а это потребовало бы продолжительного периода времени для обеспечения ратификации государствами. Третий вариант решения, которому ОТИФ отдает предпочтение, – это создание правовой системы, которая начала бы функционировать в кратчайшие сроки, путем разработки нормативного акта, обеспечивающего стыковку обоих режимов, действующих в настоящий момент: КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

26. Эксперт от ОТИФ далее подчеркнул, что его организация весьма удовлетворена тем прогрессом, который был достигнут благодаря непрерывным усилиям ОСЖД, МКЖТ и ОТИФ в области согласования правовых положений КОТИФ/ЦИМ и СМГС, например в части сближения положений, касающихся презумпции ущерба 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. Этот стыковочный нормативный акт, основанный на подходе ОТИФ, мог бы применяться либо к определенным коридорам с высокой пропускной способностью, либо в том случае, когда перевозимые товары переходят из зоны применения КОТИФ/ЦИМ в зону СМГС, если стороны договора перевозки примут такое решение.

28. Учитывая эту информацию и предложения и опираясь на соответствующие положения КОТИФ/ЦИМ и СМГС, Группа экспертов провела предварительное рассмотрение положений, приведенных в колонках 3 и 4 документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9, для того чтобы прийти к единому пониманию концепций и пояснительных правовых положений, которые будут закреплены в рамках нового международно-правового режима железнодорожных перевозок. Было проведено постатейное обсуждение начиная с новой предлагаемой статьи А до статьи I.

29. Область применения

Было достигнуто соглашение о том, что положения, касающиеся области применения нового режима железнодорожных перевозок, следует пересмотреть, с тем чтобы четко указать, что этот правовой режим распространяется только на международные, а не на национальные железнодорожные перевозки (...исполняемому на территории не менее двух Договаривающихся сторон...). Ряд экспертов согласился с предложением ОТИФ относительно того, чтобы новый режим железнодорожных перевозок



зок охватывал интермодальные транспортные перевозки, включающие этапы перевозки автомобильным и внутренним водным транспортом.

30. Право императивного характера

Группа экспертов отметила, что новый международно-правовой документ будет иметь преимущественную силу по сравнению с национальным законодательством. Эксперт от Европейской комиссии поддержал эту статью, поскольку аналогичные положения содержатся в КОТИФ/ЦИМ и СМГС. Эксперт от Германии указал, что создания нового общего слоя международного железнодорожного права в дополнение к КОТИФ/ЦИМ и СМГС следует избегать, причем не в последнюю очередь для того, чтобы не было конфликта конвенций.

31. Предписания публичного права

По словам эксперта от Германии, чрезвычайно важно уточнить, что вкладывается в понятие публичного права и можно ли использовать накладную в контексте публично-правовых вопросов. Председатель отметил, что накладная СМГС принимается в качестве таможенного документа. Таким образом, в эту статью следует добавить соответствующие положения. Эксперт от Европейской комиссии упомянул о том, что для перевозки опасных грузов должны применяться соответствующие положения МПОГ. Эксперт от ОСЖД сообщил о своем принципиальном согласии в отношении статей и отметил, что в пересмотренном СМГС эта статья будет включать более подробную информацию.

32. Содержание накладной

Эксперт от МКЖТ отметил, что название этого положения следует изменить на "договор перевозки". ОСЖД согласилась с этим предложением. Все эксперты согласились с тем, что пункт 2 настоящей статьи следует исключить. Эксперты от ОСЖД высказали также предложение о том, чтобы единая накладная ЦИМ/СМГС была включена в документ о новом правовом режиме в качестве приложения. Эксперт от ОТИФ упомянул о том, что сначала эксперты должны принять решение относительно использования стандартной накладной, а затем о том, будет ли она включена в новый правовой документ в качестве приложения. Председатель и эксперт от МКЖТ указали, что необходимо также рассмотреть вопрос об электронной накладной. По мнению эксперта от Германии, с учетом данного контекста в пункте 4 этого положения следует пересмотреть соответствующие положения Дополнительного протокола к КДПГ, касающегося электронной накладной, которые изначально были подготовлены УНИДРУА. Эксперт от Российской Федерации в принципе согласился с положениями этой статьи и высказал предположение о том, что текст на русском языке, возможно, будет нуждаться в пересмотре и исправлении. Эксперт от МКЖТ отметил, что соответствующие положения КОТИФ/ЦИМ в настоящее время пересматриваются и дальнейшая информация будет представлена на следующей сессии.

33. Формулировки, используемые в накладной

Эксперт от ОСЖД упомянул о том, что в пересмотренном СМГС накладная содержит семнадцать (17) пунктов, в то время как в предложенной статье их только четырнадцать (14). Таким образом, этот перечень следует пересмотреть. Председатель предложил, чтобы в контексте

нового правового документа был рассмотрен вопрос о формулировках, используемых в накладной.

34. Ответственность за сведения, внесенные в накладную

Председатель упомянул о том, что в дополнение к накладной могут потребоваться другие документы. Секретариат отметил, что эти вопросы охвачены положениями статьи К. В принципе положения этой статьи представляются для Группы экспертов приемлемыми.

35. Оплата расходов

Эксперт от Германии указал, что в Европейском союзе и многих других странах тарифы согласовываются сторонами и не регулируются правительствами или государственными органами. Эксперт от ОСЖД сообщил Группе, что в тех странах, где используется СМГС, тарифы рассчитываются исходя из дня перевозки, а их применение является обязательным. Эксперт от Российской Федерации подчеркнул, что в нынешнем виде примерные положения предлагаемой статьи G неприемлемы. Председатель отметил, что в странах СМГС не все тарифы являются объектом регулирования и, возможно, компромисс удастся найти путем добавления в эту статью более подробной информации. В таком случае принципиальные положения предлагаемой статьи могут оказаться приемлемыми.

36. Проверка

Эксперт от ОСЖД упомянул о том, что этот вопрос рассматривается в статье 20 пересмотренного СМГС. Эксперт от МКЖТ отметил важность обсуждения вопроса о доказательной силе накладной. Председатель указал, что процедуры проверки четко установлены СМГС и что экспертам необходимо рассмотреть вопрос о том, каким образом эти процедуры проверки следует упорядочить и изложить в соответствующих статьях.

37. Доказательная сила накладной

По мнению эксперта от Российской Федерации и Председателя, положения этой статьи в принципе правильны. Однако ее перевод на русский язык неточен. Эксперт от Германии задал вопрос о смысле слов "должным образом заверенная" во втором предложении этой статьи.

38. После этого первоначального обзора концептуальной и правовой основы нового международного режима железнодорожных перевозок Группа экспертов решила, что для ее следующей сессии:

- i) документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9 следует пересмотреть на основе обсуждений, состоявшихся на нынешней сессии;
- ii) секретариату следует подготовить возможные формулировки статей J–FF для включения в колонку 4 документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/9.

39. Представители МКЖТ проинформировали Группу экспертов о ходе подготовки ОПУ-Евразия и работе, выполненной секретариатом МКЖТ. Группа экспертов высоко оценила проделанную работу и выразила признательность секретариату МКЖТ за его усилия.

## **VI. Определение соответствующей системы управления для единого железнодорожного права с использованием опыта международных организаций в области железнодорожного транспорта (пункт 5 повестки дня)**

40. Группа экспертов напомнила, что на своей предыдущей сессии она просила секретариат подготовить предварительный анализ соответствующих управленческих аспектов, закрепленных в других транспортных конвенциях/соглашениях и касающихся, в частности, следующих вопросов:

- а) функции депозитария (хранение текста, заверенные копии, уведомления и т.д.);
- б) административные функции (поправки, толкование, наблюдение и т.д.);
- в) функции поддержки секретариата.

41. Секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/12, в котором приводится более подробная информация, переданная ОСЖД и ОТИФ и содержащаяся в неофициальных документах № 2 и 3 соответственно. Из-за нехватки времени Группа экспертов эти документы не рассматривала.

## **VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)**

42. По этому пункту повестки дня не было представлено никаких предложений.

## **VIII. Сроки проведения следующей(их) сессии(й) (пункт 7 повестки дня)**

43. Следующую сессию Группы экспертов планируется провести во Дворце Наций в Женеве 3 и 4 апреля 2014 года.

## **IX. Резюме решений (пункт 8 повестки дня)**

44. Группа экспертов приняла решение о том, что секретариат подготовит краткий доклад об итогах сессии.