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

22-я сессия
1-2 ноября 2017 г.
Астана, Казахстан

Прогресс по Единому железнодорожному праву

(Пункт 4.5 Повестки дня)

Записка 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, согласованной правовой основы, предусматривающей договорные отношения между грузоотправителем и транспортным оператором. Таким образом, железные дороги не могут конкурировать на равных с другими видами транспорта даже в международных маршрутах дальнего следования. Ввиду динамично развивающейся торговли между Европой и Азией, а также между Восточной и Западной Европой, это довольно неблагоприятная ситуация. Она также противодействует усилиям по обеспечению устойчивого развития в общеевропейском контексте или между Европой и Азией. Грузовые железнодорожные перевозки не могут удовлетворить растущий спрос, хотя наличие плотной европейской железнодорожной сети и ее связи с другими регионами через Центральную Азию, Восточную Европу и Турцию, в принципе, могут обеспечить жизнеспособные, экономические и устойчивые транспортные альтернативы международному автодорожному (и потенциально морскому) транспорту.
2. Для того, чтобы исправить эту ситуацию в 2013 году, 38 министров транспорта и других представителей высокого уровня подписали 26 февраля 2013 года, в ходе 75-й юбилейной сессии Комитета по внутреннему транспорту (ИТС), совместную декларацию, которая может проложить путь к переговорам по Единому закону о железных дорогах (URL), что сделает грузовые железнодорожные перевозки между Азией и Европой, а позже, и по всему миру проще, быстрее и дешевле.

3. Был достигнут консенсус между правительствами о том, что следует избегать создания общего (третьего) уровня международного железнодорожного права, в дополнение к КОТИФ/ЦИМ и СМГС, не в последнюю очередь, чтобы избежать конфликта конвенций. Аналогичным образом, 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 которая, 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 третьим 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 одной объединенной;
 - 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 того, как может потребоваться полная унификация, требующая временных затрат;
 - 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 (ИТС) (февраль 2016 г.) резолюция (ECE/TRANS/2016/17) по единому железнодорожному праву была рассмотрена и принята. ИТС приветствует проделанную работу и доклад,

подготовленный Группой экспертов по Единому железнодорожному праву, и попросил подготовить необходимые документы для железнодорожного транспорта в соответствии с уже подготовленными юридическими положениями, а также для мониторинга результатов экспериментальных испытаний.

7. Комитет по внутреннему транспорту на своей семьдесят девятой сессии (21-24 февраля 2017 г.) был проинформирован о результатах работы Группы экспертов в 2016 году. Правительства согласились с тем, что экспериментальные испытания важны для оценки применимости и эффективности предлагаемых правовых положений. Организация и внедрение этих экспериментальных испытаний – это трудоемкий процесс, который должен быть разработан структурированным и общепринятым способом среди основных заинтересованных сторон. Принятие карты железных дорог является практическим шагом вперед и инструментом для железнодорожных компаний в проведении этих экспериментальных испытаний. Однако для проведения этих испытаний потребовалось больше времени. ИТС одобрил просьбу SC.2 продлить мандат Группы экспертов по Единому железнодорожному праву на основании тех же поставленных задач (ECE / TRANS / 2016/18) еще на один год, с тем чтобы завершить разработку проекта правовых положений.

8. Следующая сессия Группы экспертов планируется провести во Дворце Наций в Женеве с 1 по 3 ноября 2017 года.

Рабочая группа проекта, возможно, пожелает:

- Оказать поддержку в подготовке и реализации Единого железнодорожного права;
- Поощрять правительства принимать активное участие в деятельности Группы экспертов по Единому железнодорожному праву и представить замечания по проектам законодательных положений по Единому железнодорожному праву.