

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по железнодорожному  
транспорту**

Семьдесят восьмая сессия

Женева, 13 (вторая половина дня)–15 ноября 2024 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**К единому железнодорожному праву****в общеевропейском регионе****и в евро-азиатских транспортных коридорах****Последующие шаги в контексте единого  
железнодорожного права**

Представлено секретариатом

**I. Введение и мандат**

1. На своей семьдесят седьмой сессии Рабочая группа приняла Конвенцию о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. Эта Конвенция была подготовлена в качестве первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву. По этой причине она была разработана при том понимании, что следует разрабатывать и другие конвенции, если это применимо с учетом унификации действующих законов, а также при наличии спроса или пробелов в законодательстве для формирования этой системы.

2. Рабочая группа решила изучить вопрос о подготовке дополнительных конвенций для формирования системы единого железнодорожного права на своей семьдесят восьмой сессии. Настоящий документ подготовлен для оказания содействия в проведении дискуссии. В частности, в нем освещаются ход предыдущей дискуссии и ее итоги в контексте требований или потребностей в едином железнодорожном праве, которая проводилась, в частности, в соответствии с мандатом Группы экспертов по единому железнодорожному праву (ГЭЕЖП), а также других межправительственных дискуссий вне рамок непосредственной деятельности Рабочей группы и ГЭЕЖП, изучающих проблемы в железнодорожном секторе и выявляющих пробелы в законодательстве.



## II. Рассмотрение соответствующих вопросов Группой экспертов по единому железнодорожному праву

3. В ходе реализации своего мандата ГЭЕЖП изучила потребности в унификации железнодорожного законодательства, не относящиеся к договору перевозки, однако не смогла обозначить сколь-либо конкретные пути для продвижения вперед или рекомендации, не говоря уже о разработке каких-либо конкретных правовых положений, выходящих за рамки договора перевозки. Кроме того, следует напомнить, что, по мнению многих экспертов, ГЭЕЖП была учреждена для разработки конвенции по единому железнодорожному праву с упором на договор перевозки и что многие из присутствовавших экспертов не смогли обсудить другие аспекты, между тем как для разработки документов по другим актуальным вопросам железнодорожного транспорта, требующим унификации законодательства или восполнения законодательных пробелов, следовало учредить другие группы экспертов.

4. ГЭЕЖП также согласилась с мнением о том, что любые подобные усилия по унификации следует предпринимать только в тех областях, где новые документы будут отвечать конкретным потребностям железнодорожных перевозок или способствовать укреплению конкурентных позиций железных дорог по отношению к другим видам транспорта с учетом существующей или планируемой оперативной практики в секторе железнодорожных перевозок между Европой и Азией и за пределами этих континентов.

5. ГЭЕЖП более подробно остановилась на необходимости унификации законодательства, регулирующего использование транспортных средств/вагонов, а также инфраструктуры. Кроме того, в ходе своей дискуссии ГЭЕЖП сосредоточилась на грузовых железнодорожных перевозках, а не на пассажирских, и поэтому любые дискуссии, например в контексте закона, регулирующего использование транспортных средств, следует рассматривать в этой связи.

6. В отношении законодательства, касающегося транспортных средств/вагонов, было признано, что с учетом анализа целей, поставленных на высоком уровне, можно считать, что ДИТС КОТИФ и приложение 6 к СМГС характеризуются аналогичными принципами и что, следовательно, можно было бы предпринять усилия для их унификации. Вместе с тем также было отмечено, что в статье 4 приложения 6 к СМГС сделана ссылка на технические стандарты приложения 5 к СМГС, которым должны соответствовать вагоны, с тем чтобы они могли быть допущены к использованию в международных перевозках. Из этого может следовать, что для унификации законов, касающихся вагонов, требуется также унификация технических стандартов.

7. Технические стандарты потребуют проведения продолжительной и подробной оценки перед формулированием любого вывода относительно унификации всего свода положений. В то же время можно было бы разработать или унифицировать наиболее необходимые правила/стандарты, если это требуется для того, чтобы поддержать/облегчить существующую или планируемую оперативную практику на железнодорожном транспорте.

8. Что касается законов об использовании инфраструктуры, то в рамках ДИТС КОТИФ и приложения 4 к СМГС, по всей видимости, преследуются неодинаковые цели, и в этом случае унификация их положений невозможна. В то же время ГЭЕЖП выявила случай, обосновывающий принятие общего законодательства об использовании инфраструктуры. По крайней мере, некоторые эксперты отметили, что если железнодорожным предприятиям всего региона ЕЭК будет предоставлен полный или отчасти открытый доступ к сетям, то для этого потребуются принять закон, регулирующий договорные отношения между i) железнодорожными предприятиями, располагающими лицензией на перевозку грузов по сетям иностранных железнодорожных администраций, и ii) иностранными железнодорожными администрациями/управляющими железнодорожной инфраструктурой. Договорные отношения будут касаться использования инфраструктуры, а также возникающих в связи с этим обязательств и ответственности.

9. Кроме того, ГЭЖП кратко проанализировала существующую практику грузовых железнодорожных перевозок с учетом технических различий в железнодорожной инфраструктуре, т. е. широкого применения стандартной колеи (1435 мм) в западной части региона Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и так называемой российской колеи (1520 мм) в восточной части этого региона.

10. Были рассмотрены технологии перевалки грузов и смены тележек в пунктах изменения ширины колеи. Методы перевалки используются в основном в контексте грузов, перевозимых в контейнерах, причем в этом случае не происходит передачи транспортных средств между системами КОТИФ и СМГС.

11. Смене тележек можно отдать предпочтение в случае перевозок опасных грузов в специальных вагонах. Это объясняется тем, что при обработке таких грузов (перекачивании их или переливании) возникает дополнительный риск с точки зрения безопасности и загрязнения окружающей среды. В то же время имеются также и танк-контейнеры, которые могут отгружаться без необходимости перекачивать или переливать грузы.

12. Альтернативой смене тележек может служить использование на транспортных средствах тележек переменной ширины колеи, причем в этом случае весь состав может перемещаться по межколейной развязке. Это сопряжено с дополнительными затратами, связанными с эксплуатацией транспортного средства, и высокими затратами на ремонт и техническое обслуживание и, вероятно, служит причиной того, что данная технология не получила широкого распространения.

13. Хотя ГЭЖП и не сформулировала общую позицию по этому вопросу, некоторые эксперты предположили, что перевалка контейнеров, как ожидается, сохранится в качестве преобладающей оперативной практики на межколейной развязке в рамках грузовых перевозок. По этой причине ГЭЖП не выявила сколько-либо острой необходимости в осуществлении деятельности по унификации законодательства об использовании транспортных средств для грузовых перевозок.

14. Кроме того, ГЭЖП обсудила аспект цифровизации документов в ходе грузовых перевозок. Были высказаны предложения об обсуждении вопросов цифровизации транспортных документов на железнодорожном транспорте, помимо цифровизации транспортной накладной. Что касается последнего из упомянутых аспектов, то, по мнению многих, Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов включает положения о цифровизации транспортной накладной в необходимой степени.

15. ГЭЖП также обменялась мнениями о законах, регулирующих железнодорожную перевозку опасных грузов. Она сослалась на совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов. Вне рамок этой работы ей не удалось выявить ни одной регулятивной проблемы с железнодорожными перевозками опасных грузов между Европой и Азией, которая потребовала бы принятия каких-либо законодательных мер.

16. И наконец, ГЭЖП кратко осветила стандарты безопасности и эксплуатационной совместимости железнодорожных систем. Государства — члены Европейского союза (ЕС) и Европейская комиссия отметили, что эти стандарты для стран ЕС регулируются на уровне Европейского союза и в отношении них ведется непрерывный внутренний процесс согласования и упрощения. В то же время несмотря на то, что согласование и унификация стандартов может рассматриваться в качестве одного из желаемых результатов в будущем, ГЭЖП сочла, что не обладает компетенцией и мандатом для проведения такого обсуждения.

### **III. Итоги других межправительственных дискуссий, посвященных проблемам железнодорожного транспорта**

17. Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике в ходе своей шестьдесят шестой сессии в 2023 году провела рабочее совещание, посвященное способам формирования спроса на интермодальные перевозки и анализа потенциала

для перераспределения перевозок по различным видам транспорта. Участники этого рабочего совещания обменялись мнениями о практике и мерах повышения надежности или конкурентоспособности интермодальных/комбинированных перевозок и пришли к выводу о том, что некоторые решения, приводящие к повышению конкурентоспособности интермодальных/комбинированных перевозок, зависят от модернизации железнодорожного сектора. В частности, речь идет:

- об облегчении допуска машинистов поездов к международным железнодорожным перевозкам: по всей видимости, необходимо принять решения в области технологии и автоматизации, которые будут способствовать облегчению допуска машинистов поездов к международным перевозкам. Для широкого применения таких решений была рекомендована международная нормативная база;
- о расширении возможностей для выборочного резервирования путей/сокращения срока резервирования путей: необходимо повысить гибкость резервирования путей, что позволит увеличить пропускную способность в соответствии с потребностями в грузоперевозках. Внедрению этой практики может способствовать соответствующий международный стандарт;
- об улучшении управления потенциалом: существует потребность в управлении маршрутами на основе принятия транспарентных социально-экономических мер. Полезным может оказаться международный стандарт;
- об эксплуатационной совместимости железнодорожных систем: применение различных железнодорожных систем приводит к снижению производительности железнодорожных перевозок на большие расстояния. Следует унифицировать или разработать наиболее необходимые стандарты.

#### IV. Перспективы и варианты

18. Следуя рекомендациям ГЭЕЖП, Рабочая группа, возможно, пожелает сосредоточить внимание на вопросах, решение которых с помощью новых документов позволит улучшить ситуацию в железнодорожном секторе или облегчить железнодорожные перевозки с учетом существующей или планируемой практики железнодорожных перевозок между Европой и Азией и за пределами этих континентов.

19. Если ГЭЕЖП в ходе своих прежних дискуссий сосредоточилась на грузовых перевозках, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть документы, относящиеся к системе конвенций по единому железнодорожному праву, которые регулировали бы либо грузовые, либо пассажирские железнодорожные перевозки или как одни, так и другие перевозки.

20. Что касается стандартов эксплуатационной совместимости для железнодорожных систем, то Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть стандарты, разрабатываемые в некоторых странах или группах стран, и приступить к созданию стандарта для всей ЕЭК в дополнение к попыткам унификации конкретных существующих стандартов, если это уместно и востребовано. Примером создания стандарта для всей ЕЭК может служить стандарт на цифровые автоматизированные сцепные устройства во избежание потенциальных расхождений в стандартах между Европой и Азией.

21. Кроме того, в контексте существующих стандартов и их унификации Рабочая группа, возможно, пожелает воспользоваться опытом аналогичного ей органа — Всемирного форума для согласования правил в области транспортных средств, — под эгидой которого было разработано Соглашение 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (Соглашение по ГТП). Соглашение по ГТП сосуществует с

Соглашением 1958 года<sup>1</sup> и способствует осуществлению процесса, в рамках которого страны всех регионов мира могут совместно разрабатывать конкретные и желаемые Глобальные технические правила ООН (ГТП ООН), касающиеся безопасности, систем охраны окружающей среды, источников энергии и предотвращения угона колесных транспортных средств, воровства предметов оборудования и частей. До настоящего времени разработано 19 ГТП ООН, которые включены в качестве дополнений к Глобальному регистру технических правил. Аналогичным образом могут быть разработаны конкретные и желаемые глобальные железнодорожные технические стандарты, которые будут сосуществовать с другими стандартами.

22. В заключение Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть варианты документов для решения следующих вопросов:

- использование вагонов в евро-азиатских грузовых или пассажирских железнодорожных перевозках и за пределами этих континентов, а также как в одних, так и других перевозках;
- использование инфраструктуры в евро-азиатских железнодорожных перевозках и за пределами этих континентов;
- эксплуатационно совместимые стандарты на глобальном уровне;
- цифровизация документов на железнодорожном транспорте;
- технические системы, облегчающие доступ машинистов поездов к международным перевозкам;
- стандарты управления пропускной способностью железных дорог и распределения путей; и/или
- любые другие варианты.

---

<sup>1</sup> Соглашение 1958 года означает Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний.