

Рабочая группа ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту

Неформальная экспертная группа
по единому железнодорожному праву

Второе совещание
(Санкт-Петербург, 8 июля 2010 года)

Отчёт

I. Аудитория

1. Второе совещание неформальной экспертной группы по единому железнодорожному праву прошло в Санкт-Петербурге 8 июля 2010 года под председательством Эрика Евтимова. Устроителями совещания стали Российская Федерация и Российские железные дороги (РЖД).
2. В совещании приняли участие представители Азербайджана, Германии (федерального железнодорожного ведомства), Российской Федерации, Франции и Чехии.
3. В совещании приняли участие представители межправительственных организаций: организации по вопросам экономического сотрудничества (ОВЭС), организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ); в совещании также участвовали представители неправительственных организаций: международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ), международного союза железных дорог (МСЖД).
4. В совещании приняли участие представители железных дорог и научно-исследовательских институтов: азербайджанской дороги (АЗ), немецкой дороги (ДБ), французских дорог (СНЦФ), российских железных дорог (РЖД) и японского исследовательского института по экономическим проблемам северо-восточной Азии (ЭРИНА).

II. Принятие повестки дня

5. Экспертная группа приняла повестку дня второго совещания, подготовленную секретариатом ЕЭК ООН.

III. Главные направления и задачи неформальной экспертной группы

6. В соответствии с договорённостью, достигнутой на 1 совещании, экспертная группа сосредоточила свои усилия на 2 вопросах, касающихся панъевропейских и евразийских железнодорожно-транспортных коридоров:

- a. организационная и эксплуатационная совместимость в области международного железнодорожного транспорта;

- b. гармонизированные правила в отношении договоров на международные грузовые перевозки железной дорогой.

1. Организационная и эксплуатационная совместимость в области международного железнодорожного транспорта

7. На основе двух презентаций, выполненных федеральным железнодорожным ведомством Германии по обоюдному приёму и безопасности на железнодорожном транспорте в правовых рамках Европейского Союза, и международным союзом железных дорог (МСЖД) по стандартному договору об использовании грузовых вагонов (AVV), экспертная группа сделала обзор решений по железнодорожному транспорту и предписаний, действующих на территории 27 стран-членов Европейского Союза (ЕС), а также положений конвенции по международным железнодорожным перевозкам (КОТИФ 1999 года). См. неофициальный документ № 4 (2010).

8. Экспертная группа отметила, что железнодорожная политика ЕС и созданные там правовые рамки направлены на обеспечение равной конкуренции между различными видами транспорта, а также на либерализацию и гармонизацию железнодорожного сектора в странах-членах ЕС. В случае с грузовым железнодорожным транспортом речь идёт о предписаниях и соглашениях, обеспечивающих не дискриминационный доступ к инфраструктуре, наличие субъектов, отвечающих за содержание подвижного состава, безопасность, эксплуатационную и структурную совместимость (интероперабельность), включая обоюдный приём железнодорожных единиц, а также техническую гармонизацию. В

дополнении к различным структурам, отслеживающим выполнение этих положений на территории ЕС, железнодорожная отрасль выработала многосторонние правовые рамки по использованию вагонов (AVV), обеспечившие равный подход в отношении вагонов железных дорог и вагонов, находящихся в частной собственности.

9. Экспертная группа поблагодарила немецкую сторону и МСЖД за предоставленные презентации по такому широкому кругу административных, технических, эксплуатационных, правовых вопросов, касающихся грузовых железнодорожных перевозок и решаемых на территории ЕС на принципах либерализации. Была отмечена сложность законодательства ЕС, регламентирующего такие вопросы, как: обоюдный приём, безопасность, содержание подвижного состава, обмен грузовыми вагонами.
10. Принимая во внимание вышеизложенное, экспертная группа пришла к согласию больше не заниматься вопросами, перечисленными выше, поскольку они применяются только на под-региональном уровне ЕС и ЕЭК ООН и подпадают под компетенцию таких структур, как ОТИФ, ОСЖД и европейское железнодорожное агентство (ЕЖА).
11. Вся документация (программы, документы для обсуждения, презентации и отчёты) размещена на веб-сайте ЕЭК ООН – http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_igeurl2.html

2. Гармонизированные правила в отношении договоров на международные грузовые перевозки железной дорогой.

(a) Полученный опыт и лучшие практические решения

12. Экспертная группа была проинформирована Российской Федерацией о процедурах и механизмах, стандартизированных на международном уровне посредством заключения Чикагской конвенции и Варшавских, Монреальских соглашений по воздушному транспорту. Вышеперечисленные инструменты, подготовленные под эгидой ООН, позволили обеспечить ясные и последовательные правовые и административные рамки, способствующие развитию воздушного транспорта. Были созданы процессуальные правила, обеспечившие применение этих инструментов на национальном уровне правительствами и отраслью.

13. Российская Федерация выразила согласие выступить на следующем совещании с презентацией по международным правилам, регламентирующим транспортные перевозки, совершаемые в рамках Гаагских правил Визби, Гамбургских и с недавних пор Роттердамских правил (морской транспорт), а также в рамках Варшавской и Монреальской конвенций (воздушный транспорт).
14. Аналогичным образом Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) 1956 года, Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2001 года (КПГВ) обеспечивают эффективность и бесперебойность международных автомобильных и внутренневодных перевозок, благодаря стандартизации предписаний, регламентирующих договоры по международной перевозке грузов, а также устанавливающих минимум ответственности перевозчика.
15. Экспертная группа пришла к согласию, что наличие таких международных соглашений, а также процедур и предписаний позволяет обеспечить эффективность воздушного, морского, автомобильного и внутренневодного транспорта в панъевропейском регионе и по евразийским транспортным коридорам. Очевидно, что аналогичная реальность должна быть воспроизведена и для железнодорожно-грузового транспорта.
16. Экспертная группа была проинформирована ОСЖД о положениях Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС) и ОТИФ о рекомендованных положениях ООН по перевозке опасных грузов, которые были инкорпорированы в международные соглашения, как Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ADR) и РИД (приложение С к КОТИФ) по международной перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (См. неофициальный документ № 5 (2010)). На пространстве ОСЖД вышеперечисленные инструменты почти идентичным образом были инкорпорированы в приложение 2 к СМГС. Тот факт, что действующие положения СМГС и процедуры применительно к перевозке опасных грузов основаны на рекомендуемых положениях ООН («мягкое право») демонстрирует, **что есть всамделишные возможности и отлажено действующие механизмы**, которые могли бы быть использованы правительствами и железнодорожной отраслью в деле гармонизации международного железнодорожного транспорта, которая будет осуществляться на базе двух существующих систем – КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

17. ЦИТ проинформировал экспертную группу о последних наработках по единой накладной ЦИМ/СМГС, которая в настоящее время используется по более 50 маршрутам, соединяющим европейские страны друг с другом и Азией (См. неофициальный документ № 6 (2010)). Единая накладная представляет собой сумму слагаемых накладных ЦИМ и СМГС и выступает в качестве связующего звена между грузоотправителями и железнодорожными компаниями, не отменяя или видоизменяя правовые нормы КОТИФ и СМГС. Единая накладная в настоящее время доступна и электронной форме и признаётся в качестве таможенного документа в странах ЕС и ЕАСТ¹, а также в Белоруссии, Российской Федерации и на Украине. Общими усилиями ЦИТ и ОСЖД были выработаны единый коммерческий акт ЦИМ/СМГС и единые правила по рассмотрению претензий по факту утери или нанесения ущерба на железнодорожном транзитном транспорте.

(б) Путь вперёд

18. Экспертная группа заявила, что создание единой накладной ЦИМ/СМГС был лишь первым шагом на пути к унификации железнодорожного права, применяемого в панъевропейском регионе и по евразийским транспортным коридорам. Было признано, что несмотря на появившиеся договорные соглашения, предусматривающие использование единой накладной, облегчившей железнодорожно-грузовые перевозки в регионе, крупные клиенты грузовых железнодорожных компаний, сами железнодорожные компании и правительства стран, расположенных по месту прохождения евразийских транспортных коридоров, всё же нуждаются в дальнейших действиях, которые привели бы к заключению **железнодорожно-транспортных соглашений**, действующих на протяжении всех этих коридоров.

19. На краткосрочную перспективу возможным решением проблем представляется разработка **общих условий железнодорожно-транспортных договоров**, которые охватывали бы **некоммерческую составляющую** железнодорожно-транспортных договоров между грузоотправителями и железнодорожными предприятиями и строились бы на и в соответствии с соответствующими положениями КОТИФ и СМГС. Очевидно, что условия, подлежащие созданию, должны основываться на принципах максимально возможной договорной свободы и логической последовательности.

¹ Европейская ассоциация свободной торговли

20. Наличие таких общих условий транспортных договоров позволило бы значительно увеличить прозрачность в евразийских железнодорожно-грузовых перевозках и повысить правовую безопасность на дальних железнодорожных перевозках, а также обеспечить предсказуемость действия сторон транспортного договора в плане ответственности. Такие общие условия вкуче с вышеперечисленным позволили бы выработать **рекомендации, принимаемые на международном уровне**, в отношении железнодорожно-транспортных договоров, применяемых при железнодорожных перевозках Европа – Азия. При этом бы обеспечивалась бы реализация коммерческой свободы в железнодорожной отрасли². Было признано, что требования по электронной обработке данных и использованию электронных транспортных документов, как, например: электронная накладная, должны быть учтены с самого начала работ по выработке общих условий транспортного договора.
21. Экспертная группа выразила мнение, что разработка общих условий транспортных договоров должна быть проведена при поддержке и под эгидой межправительственных организаций, поскольку большинство государственных железных дорог КОТИФ и СМГС выступают в качестве предприятий, находящихся под контролем государств. Договорные положения же являются составной частью общественного (административного) права и, следовательно, нуждаются в одобрении на правительственном уровне. Межправительственные организации должны получить соответствующие полномочия для реализаций необходимых шагов, действие которых распространится на большинство стран, расположенных в пределах евразийских транспортных железнодорожных коридоров.
22. Принимая во внимание правовую составляющую таких договоров, необходима правовая экспертиза ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ. – Должны быть задействованы сложившиеся в результате совместного проекта ЦИТ и ОСЖД «Транспортно-правовая интероперабельность (совместимость)» ЦИМ/СМГС рабочие механизмы. Участие в совещаниях экспертов должно быть доступным для всех представителей всех заинтересованных правительств и железнодорожных предприятий.

² Подробнее смотри на www.unece.org

23. Экспертная группа рассмотрела положения и механизмы для подготовки и обеспечения единого использования общих условий железнодорожно-транспортных договоров на протяжении всей перевозки по евразийским транспортным коридорам.
24. Для обеспечения общего признания и единого использования вышеназванных общих условий необходим **меморандум о взаимопонимании** или аналогичный правовой инструмент, который определит правовые рамки, согласованные на международном уровне, для использования общих условий железнодорожно-транспортных договоров на протяжении перевозок по евразийским транспортным коридорам. Меморандум или другой аналогичный правовой инструмент обозначит евразийские транспортные коридоры, на которых будут применяться общие условия железнодорожно-транспортных договоров (таковые, например, были определены в рамках совместного анализа ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН по развитию евразийских транспортных соединений³). Меморандум или другой аналогичный правовой инструмент могли бы ограничить использование таких общих условий и распространить их применение только на определённые грузы и/или транспортные перевозки (например, контейнерные перевозки).
25. Меморандум или аналогичный правовой инструмент могут быть выработаны экспертной группой под эгидой рабочей группы ЕЭК ООН по вопросам железнодорожного транспорта (SC.2). Как только меморандум или аналогичный правовой инструмент будут одобрены рабочей группой ЕЭК ООН, он сможет быть признан и/или подписан **заинтересованными правительствами и железнодорожными предприятиями**.
26. Доступ ко всем документам и презентациям по данной проблематике можно получить по следующей ссылке: http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_igeurl2.html

IV. Последующие действия неформальной экспертной группы

27. Экспертная группа выразила согласие на продолжение работ по выработке гармонизированных правил по международным грузовым железнодорожным перевозкам, осуществляемым в панъевропейском регионе и по евразийским транспортным коридорам.

³ Подробнее смотри на www.unece.org

28. В краткосрочной перспективе **общие условия отдельных железнодорожно-транспортных договоров** могут быть подготовлены **совместно с соответствующими рамочными положениями** (Меморандум о взаимопонимании).
29. На долгосрочную же перспективу следует рассмотреть возможность разработки эталонных положений, аналогичных тем, что действуют применительно международных перевозок опасных грузов, а также подумать о создании соответствующих механизмов, которые будут способствовать гармонизированному развитию панъевропейского и евразийского железнодорожно-транспортного права.
30. На следующем совещании экспертная группа продолжит рассмотрение практических результатов, достигнутых другими видами транспорта (прежде всего, морским, воздушным и дорожным). Группой будет подготовлен документ на предмет возможной гармонизации или унификации железнодорожного права в панъевропейском регионе и евразийских транспортных коридорах на краткосрочную и долгосрочную перспективы.
31. Заключение и выводы экспертной группы будут представлены на 64 совещании рабочей группы ЕЭК ООН по вопросам железнодорожного транспорта (SC.2), которое пройдет в Вене с 18 по 19 ноября 2010 года. Возможно, что SC.2 рекомендует комитету ЕЭК ООН по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) продолжить работу по этим вопросам в 2011 году, например, в рамках официальной экспертной группы ЕЭК ООН.
32. Экспертная группа ЕЭК ООН может быть уполномочена подготовить в 2011 году в тесном сотрудничестве с ОТИФ, ОСЖД и ЦИТ **специальные (особые) правила и положения по гармонизации договоров на международную железнодорожную перевозку грузов по евразийским транспортным коридорам.**

V. Семинар по вопросам евразийских железнодорожных перевозок

33. По причине недостатка во времени экспертная группа не затронула этот вопрос, решив вернуться к нему позднее на следующем совещании.

VI. Другое

34. По этому пункту не было никаких обсуждений.

VII. Дата и время проведения следующего совещания

35. Следующее совещание неформальной экспертной группы пройдёт во Дворце Наций в Женеве 16 ноября 2010 года.