



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Шестнадцатая сессия

Женева, 1–3 ноября 2017 года

Доклад Группы экспертов по единому железнодорожному праву о работе ее шестнадцатой сессии

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Контроль результатов пробных перевозок (пункт 2 повестки дня)	6–13	2
IV. Подготовка необходимых документов в соответствии с проектом правовых положений (пункт 3 повестки дня)	14–15	5
V. Возможные дальнейшие шаги в работе над единым железнодорожным правом (пункт 4 повестки дня)	16–22	5
VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	23	8
VII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)	24	8
VIII. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)	25	8



I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою шестнадцатую сессию 1–3 ноября 2017 года в Женеве. На сессии председательствовал г-н К. Кулеша (Польша) вместо г-на А. Дружинина (Российская Федерация), который не смог присутствовать на сессии.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германия, Греция, Люксембург, Польша, Российская Федерация и Турция. В соответствии с пунктом 11 Положения о круге ведения ЕЭК в работе сессии участвовали также представители Ирана (Исламской Республики). На сессии присутствовали делегаты Проекта трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) ЕЭК.
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В работе сессии участие принимали также эксперты от следующих неправительственных организаций: Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций: «КМС Камерон Маккенна ЛЛП», «Дойче Бан АГ (ДБ АГ)» и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2017/3

5. Группа экспертов утвердила предварительную повестку дня.

III. Контроль результатов пробных перевозок (пункт 2 повестки дня)

6. Группа экспертов напомнила, что в своей резолюции о едином железнодорожном праве (ECE/TRANS/2016/17) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал железнодорожные предприятия и международные организации в области железнодорожного транспорта по мере возможности апробировать на практике проекты правовых положений и предложил Группе экспертов проследить за результатами этих пробных перевозок и подготовить соответствующие рекомендации. На своей четырнадцатой сессии Группа решила, что необходимо использовать и осуществлять на практике как виртуальные, так и реальные испытания. Кроме того, она отметила, что в анализ было предложено включить коридоры «Российская Федерация – Беларусь – Польша – Германия» и «Туркменистан – Исламская Республика Иран – Турция».
7. Совещание по виртуальной пробной перевозке в коридоре «Российская Федерация – Беларусь – Польша – Германия» было организовано «ДБ АГ» (15–17 мая 2017 года, Берлин). Результаты были представлены и рассмотрены на последней сессии Группы.
8. В процессе пробной перевозки эксперты пришли к выводу, что тексты проектов положений на трех языках нуждаются в совершенствовании. Г-ну Дж. Бекитту («КМС Камерон Маккенна ЛЛП») было предложено рассмотреть вариант текста на английском языке и в сотрудничестве с юрисконсультom по вопросам железнодорожного права г-ном Р. Фрайзе (Германия) доработать его для передачи г-ну П. Гурьянову (РЖД) и г-же И. П. Гри (ОТИФ) для проверки и внесения изменений соответственно в тексты на русском и французском языках. Г-жа Гри и г-да Бекитт и Гурьянов выполнили свои задачи, и Группа высказала им признательность за вклад в достижение стоящих перед ней целей. В ходе сессии эксперты обсудили далее тексты

на трех языках, с тем чтобы прояснить некоторые открытые вопросы и завершить работу над ним.

В английский текст было решено внести следующие изменения:

a) статья 2, определение 15: слова «freight charges» («оплата перевозки») были заменены на «carriage charges» («провозные платежи»);

b) статья 2, определения: последнее предложение «Там, где это требуется исходя из контекста, слова..... средний род и наоборот» было исключено;

c) статья 4 «Условия публичного права»: слова «и/или» были исключены в обоих случаях;

d) статья 5 «Договор перевозки»:

подпункт 3 пункта 2 должен начинаться со слов: «Утеря или неправильность накладной...»;

пункт 3: перевод слов «accounting machine entry» («заполненная машиной отметка об учете») на русский язык должен соответствовать тексту ЦИМ на русском языке;

e) статья 7 «Ответственность отправителя»: слова «loss or damage» («потери или ущерб») были исключены из пунктов 1 и 2. Кроме того, слово «damage» («ущерб») в пунктах 1 и 2 было заменено словами «and damages» («и убытки»). Слово «extend» в тексте на английском языке было заменено словом «extent» («степень») (опечатка в тексте на английском языке, к тексту на русском языке не относится);

f) статья 8 «Оплата расходов, связанных с перевозкой»: слова «провозных платежей и» в пункте 2 были исключены;

g) статья 18 «Последствия препятствий к перевозке и выдаче груза»: в пункте 4 слова «провозных платежей и» следует добавить перед словами «расходов, подлежащих взысканию»;

h) статья 21 «Возмещение в случае утраты»: в пункте 3 следует исключить скобки, в которые заключено количество расчетных единиц. Кроме того, из пункта 5 были исключены слова «which is to be» («который») перед словами «carried as goods» («перевозится в качестве груза») (к тексту на русском языке не относится);

i) статья 24 «Возмещение в случае повреждения»: из пункта 4 были исключены слова «which is to be» («который») (к тексту на русском языке не относится);

j) статья 29 «Претензии»: из последнего предложения пункта 3 были исключены слова «отсутствие или» (см. также пункт 2 статьи 5 выше);

k) статья 32 «Расчеты»: слово «расходы» было заменено словами «провозные платежи».

9. В соответствии с рекомендацией предыдущей сессии относительно другой пробной перевозки по второму коридору (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2017/4, пункт 18) представители Иранских и Турецких железных дорог приняли участие в работе совещания, с тем чтобы обсудить и проанализировать пробные перевозки по коридорам а) «Туркменистан – Исламская Республика Иран – Турция» и б) «Турция – Грузия – Азербайджан».

10. Г-жа Ф. Айдиноглу (Турция) высказала следующие замечания:

a) «ТГЖД Тасимасилик АС» заинтересовано в текущей деятельности по созданию единого железнодорожного права (ЕЖП);

b) в проект пробных перевозок для апробирования положений ЕЖП следует включить недавно введенную в эксплуатацию (30 октября 2017 года) железнодорожную линию «Баку – Тбилиси – Карс» и страны, которые она соединяет (Азербайджан, Грузия и Турция), поскольку в этом коридоре существует пункт переоформления накладной;

с) проекты правовых положений должны охватывать оперативные вопросы, например, проблемы, связанные с заменой вагонных тележек для перехода на колею другой ширины, неодинаковой вместимостью вагонов для насыпных грузов и т.д.;

d) следует рассмотреть также следующие вопросы:

i) расширение статьи 12 («Выполнение административных формальностей») ЕЖП в соответствии со статьей 15 ЦИМ;

ii) указание дополнительного значения нормы убыли (например, 3%) в положениях о нормах убыли в статье 23 ЕЖП в случае замены вагона для насыпных грузов;

iii) включение пункта 1 статьи 42 ЦИМ (касающегося акта констатации частичной потери или ущерба) в статью 28 ЕЖП.

11. Что касается вопросника о пробных перевозках, то представитель Турции высказала нижеследующие замечания. Они обсуждались в ходе двусторонних встреч после сессии Группы (см. пункт 13 ниже):

a) обязательный характер положения в пункте 2 статьи 5 ЕЖП может вызвать трудности в случае перевозок на длительные расстояния (группа может быть разделена). По этой причине пункт 2 статьи 5 ЕЖП следует заменить пунктом 6 статьи 6 ЦИМ (представляется целесообразным использовать слово «may» («может») вместо «shall [be made]» («оформляется»);

b) в случае внесения изменений в пункт 2 статьи 5 ЕЖП, необходимо будет изменить также подпункты d), e), k), l) и j) пункта 1 статьи 6 для их приведения в соответствие с пунктом 6 статьи 6 ЦИМ, (подпункт j) пункта 1 статьи 6 «номер вагона» включен не в накладную ЦИМ, а в сопроводительный документ МКЖТ 23);

с) электронная накладная может быть составлена при условии наличия электронной подписи (кроме того, изменения должны также вноситься с помощью электронной подписи, и необходима единая база данных) (пункт 4 статьи 5 ЕЖП);

d) следует включить обязательные правовые предписания, применяемые в промежуточных странах в случае перевозки сельскохозяйственной, продовольственной, животноводческой и лесной продукции;

e) пункт 2 статьи 11 следует привести в соответствие со статьей 13 ЦИМ, а пункт 1 статьи 13 следует сформулировать следующим образом «... погрузка и разгрузка в отношении отдельных мест должна осуществляться под контролем перевозчика»;

f) пункт 5 статьи 18 ЦИМ должен быть включен в пункт 2 статьи 17 ЕЖП («Если получатель распорядился о том, что груз должен быть выдан третьему лицу, то оно не имеет права на изменение договора перевозки»);

g) согласно соответствующей статье ЕЖП об ответственности, лицо, имеющее право пользования в момент инцидента, несет ответственность за расходы. Вместе с тем статья 22 ЦИМ является более подходящей/подробной по сравнению со статьей 18 ЕЖП;

h) положения статьи 42 ЦИМ следует включить в соответствующие статьи ЕЖП (статьи 21, 28 и 29);

i) статья 23 ЦИМ была бы более подходящей, чем статья 19 ЕЖП;

j) для статьи о подсудности следует использовать положения статьи 46 («Суд») и пункт 1 статьи 45 ЦИМ;

k) для статьи о сроке давности претензий и истечении срока давности следует использовать статью 47 ЦИМ («Утрата силы иска»).

12. Представители Исламской Республики Иран г-н Х. Шедати и г-н А. Абдуллахи высказали следующие замечания по поводу пробных перевозок по коридору «Туркменистан – Исламская Республика Иран – Турция»:

a) на территории Исламской Республики Иран существует несколько пунктов переоформления накладной;

b) в случае составов, прибывающих из Туркменистана, предпочтение отдается пунктам переоформления накладной, расположенным вблизи границы с Турцией, поскольку тарифы в рамках СМГС являются более низкими по сравнению с ЦИМ;

c) по их мнению, возможность оформления одной накладной в случае перевозки одной отправки в нескольких вагонах имеет значительные преимущества, однако, они полагают, что в случае возникновения проблем с одним из вагонов, задержаны будут все вагоны;

d) затраты/платежи, связанные с вагонами, – это проблема, затрагивающая весь регион; вместе с тем она оставлена за рамками ЕЖП;

e) они считают ЕЖП весьма важным инструментом деятельности, который облегчит железнодорожные перевозки и значительно повысит конкурентоспособность железных дорог в регионе.

13. После сессии Группы представители обоих железнодорожных предприятий провели двусторонние встречи с секретариатом и консультантом Группы г-ном Фрайзе для дальнейшего обсуждения и анализа проекта правовых положений и различных сценариев работы.

IV. Подготовка необходимых документов в соответствии с проектом правовых положений (пункт 3 повестки дня)

14. Исходя из результатов первой пробной перевозки по коридору «Германия – Польша – Беларусь – Российская Федерация» эксперты заключили, что нынешняя общая накладная ЦИМ/СМГС может быть адаптирована с учетом требований правовых положений ЕЖП для беспрепятственного осуществления реальных пробных перевозок. В этой накладной также могут быть указаны дополнительные соглашения между сторонами (например, в строкографе 7 накладной ЦИМ/СМГС). Кроме того, проект правовых положений ЕЖП не устанавливает каких-либо новых требований к сопроводительной документации. Поэтому документы, требуемые в настоящее время, могут по-прежнему использоваться (например, вагонная ведомость, контейнерная ведомость и т.д.).

15. На своей предыдущей сессии Группа поручила организованной МКЖТ и ОСЖД группе по общей накладной ЦИМ/СМГС адаптировать общую накладную ЦИМ/СМГС с учетом потребностей режима ЕЖП. Однако группа по общей накладной ЦИМ/СМГС, которая провела совещание 12 и 13 июля 2017 года, не смогла выполнить эту задачу из-за насыщенности графика совещания. В этой связи с инициативой по адаптации накладной с учетом потребностей и требований режима ЕЖП выступил МКЖТ. Представитель МКЖТ г-н Е. Евтимов представил на сессии пересмотренный вариант. Эксперты обсудили проект накладной и внесли в него поправки. Было отмечено также, что следует решить ряд вопросов, которые будут отражены в проекте накладной. Эта деятельность должна осуществляться в сотрудничестве с железнодорожными предприятиями. Их руководство осознает необходимость наличия накладной ЕЖП для осуществления реальных пробных перевозок в рамках этого режима.

V. Возможные дальнейшие шаги в работе над единым железнодорожным правом (пункт 4 повестки дня)

16. Группа напомнила о том, что ее последний мандат, в совокупности составивший два года, завершается этой сессией, и что ей следует принять решение и высказать предложения относительно возможных дальнейших шагов в ее работе. Все эксперты согласились с тем, что на сегодняшний день Группа добилась впечатляющих

результатов. В ходе своей деятельности она решила конкретные задачи, которые в начале ее мандата казались крайне трудными, если не сказать невыполнимыми. Группа:

- a) подготовила министерскую декларацию, которая была подписана министрами транспорта тридцати восьми стран (www.unecsc.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/itc/List_of_signatories_URL_03-09-2014.pdf);
- b) подготовила и согласовала правовые положения для договора перевозки;
- c) оптимизировала правовые положения текста на трех официальных языках ЕЭК;
- d) подготовила накладную для осуществления реальных пробных перевозок;
- e) выполнила виртуальные пробные перевозки по трем коридорам.

17. Все эксперты согласились с тем, что КВТ следует продлить мандат Группы. Работа, проделанная к настоящему времени, не должна быть утрачена. Напротив, по единодушному мнению экспертов, следует задействовать существующие наработки и найти эффективное решение, которое позволило бы повысить конкурентоспособность железных дорог.

18. По мнению экспертов от стран региона, в котором действует КОТИФ, круг ведения для нового мандата Группы должен отражать следующие принципы и цели:

a) правовые положения, подготовленные Группой, являются достаточными для выполнения железнодорожных перевозок по евро-азиатским коридорам. Эти правовые положения должны быть оформлены в виде конвенции/международного договора, подписанного и ратифицированного заинтересованными странами, и реализовываться в евро-азиатских коридорах;

b) после того, как эта конвенция найдет успешное применение на рынке и станет основной конвенцией, регулирующей международные железнодорожные перевозки в Европе и Азии, экспертам следует провести встречу, чтобы обсудить и подготовить для нее другие компоненты, которые уже охватываются существующими конвенциями КОТИФ и СМГС;

c) мандат Группы следует продлить еще на два года, а основными целями ее деятельности на этот период должны быть:

i) осуществление реальных пробных перевозок по согласованным коридорам или другим коридорам, если таковые были предложены правительствами, с тем чтобы гарантировать оперативную пригодность и эффективность подготовленных правовых положений;

ii) подготовка, согласование и включение всех положений, необходимых для преобразования правовых положений в международный договор, в частности положений, касающихся депозитария, административного комитета, процедур внесения поправок в конвенцию, прав на участие в голосовании, вопроса о региональных организациях экономической интеграции и т.д.;

iii) обсуждение и подготовка различных вариантов, касающихся обслуживания и секретариата этого нового международного договора о грузовых перевозках;

iv) доработка необходимых документов для выполнения международных железнодорожных перевозок, включая накладную новой конвенции и руководство к ней.

19. По мнению экспертов от стран региона, охватываемого СМГС, включая секретариат ОСЖД, круг ведения для нового мандата Группы должен отражать следующие принципы и цели:

a) правовые положения, подготовленные Группой, не являются достаточными для выполнения железнодорожных перевозок по евро-азиатским

коридорам. Рамочная конвенция о международных железнодорожных грузовых перевозках, которую необходимо подготовить, должна включать следующие приложения:

- i) договор перевозки (уже подготовлен и согласован Группой);
- ii) общие положения, касающиеся перевозки опасных грузов;
- iii) общие положения, касающиеся использования грузовых вагонов;
- iv) общие положения о железнодорожной инфраструктуре;
- v) общие положения в отношении подвижного состава;

b) кроме того, следует подготовить рамочную конвенцию о международных железнодорожных пассажирских перевозках, включая соответствующие статьи, относящиеся к перевозке пассажиров, например общие положения, касающиеся использования пассажирских вагонов и т.д.;

c) таким образом, мандат Группы следует продлить по крайней мере еще на два года (а в перспективе – на срок от четырех до шести лет) и поставить перед ней следующие основные задачи:

- i) подготовка, согласование и окончательная доработка рамочной конвенции о международных железнодорожных грузовых перевозках, включающей четыре приложения (опасные грузы, использование грузовых вагонов, железнодорожная инфраструктура и подвижной состав);
- ii) подготовка, согласование и окончательная доработка рамочной конвенции о международных железнодорожных пассажирских перевозках, включающей соответствующие приложения (использование пассажирских вагонов и т.д.);
- iii) осуществление реальных пробных перевозок по согласованным коридорам или другим коридорам, если таковые были предложены правительствами, с тем чтобы гарантировать оперативную пригодность и эффективность подготовленных правовых положений договора перевозки;
- iv) возможное осуществление реальных и виртуальных пробных перевозок по конкретным коридорам для того, чтобы гарантировать оперативную пригодность и эффективность двух рамочных конвенций, включая их соответствующие приложения;
- v) подготовка, согласование и включение всех положений, необходимых для преобразования правовых положений в международный договор, в частности положений, касающихся депозитария, административного комитета, процедур внесения поправок в конвенцию, прав на участие в голосовании, вопроса о региональных организациях экономической интеграции и т.д.;
- vi) обсуждение и подготовка различных вариантов, касающихся обслуживания и секретариата новых международных договоров о международных железнодорожных грузовых и пассажирских перевозках;
- vii) доработка необходимых документов для выполнения международных железнодорожных перевозок, включая накладную новой конвенции и руководство к ней.

20. В этой связи эксперты решили, что:

a) мандат Группы следует продлить по крайней мере еще на два года и обновить положения о ее круге ведения;

b) в круг ведения Группы должны входить по крайней мере следующие задачи:

- i) осуществление реальных пробных перевозок по согласованным коридорам;

ii) подготовка административно-правовых положений, необходимых для конвенции;

iii) подготовка перечня вариантов с доводами в отношении обслуживания/секретариата новой конвенции;

iv) подготовка документов, необходимых для осуществления конвенции.

21. Вместе с тем эксперты не достигли согласия в отношении следующих аспектов:

a) следует ли на сегодняшний день подготовить конвенцию, включающую только договор перевозки, или же следует разработать рамочную конвенцию с несколькими приложениями, которая будет готова через несколько лет;

b) следует ли Группе сосредоточить внимание только на грузовых перевозках или же ей следует заниматься также вопросом пассажирских перевозок.

22. В связи с этим эксперты не приняли окончательного решения по поводу круга ведения Группы на новый срок ее мандата. Они просили секретариат передать всю эту информацию Рабочей группе по железнодорожному транспорту на ее семьдесят первой сессии (27–29 ноября 2017 года), с тем чтобы правительства провели дальнейшие обсуждения и переговоры и согласовали задачи, которые следует включить в круг ведения Группы.

VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

23. По этому пункту повестки дня предложений не поступало.

VII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)

24. Сессий Группы экспертов не предусмотрено, с тем чтобы на своей предстоящей сессии, которая состоится 27–29 ноября 2017 года, SC.2 могла рассмотреть достигнутый прогресс и при необходимости дать указания относительно возможной будущей деятельности Группы экспертов для одобрения КВТ в феврале 2018 года.

VIII. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)

25. Группа экспертов решила, что секретариат должен подготовить краткий доклад по итогам сессии.
