
Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Семьдесят вторая сессия

Женева, 21-23 ноября 2018 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

К единому железнодорожному праву в общеевропейском регионе и в евро-азиатских транспортных коридорах

Презентация единого железнодорожного права (ЕЖП) как нового правового инструмента ЕЭК ООН для международных железнодорожных грузоперевозок

Представлено секретариатом

I Цель единого железнодорожного права (ЕЖП)

Для растущей железнодорожной инфраструктуры между Европой и Азией железные дороги не имеют единого права, как оно действует относительно других видов транспорта, как в дорожных грузоперевозках (КДПГ, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов), в морских перевозках (Гаагско-Висбийские правила) и в авиаперевозках (Монреальская конвенция). Многими грузоотправителями, а также задействованными железными дорогами это воспринимается как большой недостаток и с большим сожалением.

Ведь чем больше преодолеваемые расстояния, тем важнее для клиентов на грузоперевозки быстрое и беспроblemное исполнение на разных границах и обеспечение возможных претензий при возникновении ущерба.

Отсутствие единого права создает железным дорогам значительные конкурентные недостатки по сравнению с другими видами транспорта, в частности с дорожным и водным транспортом. В точке пересечения конвенции о грузовом праве ЦИМ и СМГС требуется реэкспедиция отправления, зачастую связанная и с переписыванием накладных с ЦИМ на СМГС. Отсюда возникают дополнительные расходы и временные затраты на совершение перевозок. При наступлении страхового случая для клиента параллельное сосуществование двух систем грузового права означает значительные препятствия для определения своих требований и их реализации.

ЕЖП может и хочет устранить этот недостаток: оно предоставит заинтересованным железнодорожным транспортным предприятиям и их клиентам возможность заключать для выбранных ими международных (в частности, европейско-азиатских) железнодорожных грузоперевозок единственный сквозной договор на перевозку и применять к этому договору посредством совместного заявления (решение о применении) единственный международный правовой режим.

Тогда договор перевозки будет зафиксирован в единственной ЕЖП-накладной, на которую распространяется только один режим транспортного права.

В будущем ЕЖП создаст единое международное право для железнодорожной инфраструктуры между странами-участниками. Его положения будут иметь приоритет перед национальными законодательными актами, а также перед ЦИМ и СМГС, если стороны договора на перевозку груза подчинят свой договор действию ЕЖП. Решение сторон договора связано с отказом от повторной сдачи перевозимого груза на границе ЦИМ и СМГС и с использованием ЕЖП-накладной.

Выбор ЕЖП необязателен для сторон договора: европейско-азиатские перевозки, которые, по мнению сторон договора, не подходят для применения ЕЖП, могут и далее осуществляться под действием ЦИМ и СМГС. Однако тогда нужно будет и далее заключать два договора на перевозку, на один из которых будет распространяться действие ЦИМ, а на другой - СМГС. В этом случае и далее будут использоваться две накладные или одна сквозная накладная ЦИМ/СМГС.

Если стороны договора на перевозку груза договорятся для своего договора о действии ЕЖП, ЕЖП будет применяться в обязательном порядке (п. 3 § 1 ЕЖП). Отдельные расхождения с ЕЖП допустимы лишь в том случае, если это однозначно предусмотрено положениями ЕЖП

II. Основная концепция ЕЖП

ЕЖП было разработано на основе ЦИМ 1999 и СМГС 2015 с учетом международных соглашений для других видов транспорта. В значительной мере были учтены идентичные положения ЦИМ и СМГС. В ЕЖП были найдены компромиссы относительно ответственности перевозчика, поскольку положения об ответственности перевозчика в ЦИМ и СМГС отличаются по некоторым существенным пунктам. В целях создания более простого, понятного и легкого в применении правового инструмента, чем ЦИМ и СМГС, в ЕЖП не были включены различные менее значимые положения ЦИМ и СМГС (например, касающиеся объявления ценности груза, специального интереса в доставке груза, наложенных платежей, железнодорожно-паромных перевозок или ядерных событий).

III. Преимущества ЕЖП

Выбор ЕЖП имеет для сторон договора на перевозку ряд **преимуществ**:

1. Действие единого, простого, понятного и ограниченного существенными вопросами железнодорожных грузоперевозок права по всей цепочке от отправителя до получателя; отсутствие необходимости соблюдения нескольких систем грузового права с разным содержанием.
2. Применение унифицированной накладной, которая больше не учитывает две системы правовых норм (как накладная ЦИМ/СМГС).
3. Соблюдение воли сторон путем усиления договорной свободы сторон: стороны договора на перевозку могут во многом регулировать исполнение конкретного договора в зависимости от своих конкретных потребностей.
4. Включение определенных дополнительных видов транспорта с другими транспортными приспособлениями (мультимодальные перевозки) в сквозное действие ЕЖП: также приобретающие все более важное значение контейнерные перевозки грузовыми автомобилями или баржами от отправителя до перегрузочного терминала и от терминала прибытия до получателя в рамках сквозного договора перевозки могут быть переведены под действие ЕЖП.

5. Единая ответственность за утерю, повреждение или задержку груза всех участвующих в сквозной перевозке железных дорог. Отсутствие необходимости соблюдать разные положения об ответственности в разных системах правовых норм.

6. Оформление ответственности перевозчика как минимальной ответственности с определенными максимальными пределами возмещения; однако стороны договора могут договориться и о более высоком размере ответственности перевозчика. – В определенных случаях ответственность отправителя может быть ограничена такой же суммой, как и ответственность перевозчика.

В целом единое железнодорожное право предоставляет железным дорогам и их клиентам возможность осуществлять европейско-азиатские грузоперевозки на единой правовой основе быстрее и дешевле и с меньшими административными затратами.

IV. Пилотный этап

В качестве дополнения к заявлению министра о едином железнодорожном праве (Женева, 23 февраля 2013) Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН призвал в своей резолюции от 26 февраля 2016 железнодорожные компании и их международные организации по возможности применять новые правовые нормы на практике.

Формально ЕЖП все еще не вступило в силу. Однако оно может применяться уже сегодня на основе договорного соглашения между сторонами договора на перевозку (например, посредством Общих условий АГБ (AGB)). Решение об окончательной организационно-правовой форме ЕЖП, например, как международного соглашения, еще должно быть принято.

После того, как сейчас составлена почти финальная версия ЕЖП-накладной для осуществления пилотного движения в рамках ЕЖП, основной этап для осуществления реальных пилотных перевозок достигнут. Теперь необходимо повторно пригласить все заинтересованные железнодорожные предприятия, занятые в железнодорожных грузовых перевозках между Европой и Азией, принять участие в пилотном движении для пробного применения Единого железнодорожного права. Для этой цели рекомендуется

- При необходимости заручиться поддержкой ответственных государственных органов для пробного применения Единого железнодорожного права и
- Выбрать с железными дорогами-участниками подходящие коридоры и перевозки и закрыть еще открытые практические вопросы.

V. Перспективы

В настоящее время инвестируются крупные суммы в важные инфраструктурные проекты по нескольким европейско-азиатским железнодорожным коридорам в целях облегчения и ускорения железнодорожных грузовых перевозок на расстояния более 10.000 км. Для этих проектов также нужна простая, общепонятная нормативно-правовая база для осуществления перевозок. Для этого бы идеально подошло Единое железнодорожное право, которое не требует больших инвестиций, а только намерения его совместного применения.

Еще раз подводя итог: Единое железнодорожное право впервые предоставит железнодорожным транспортным предприятиям и их клиентам возможность осуществлять грузоперевозки как и их конкуренты, автомобильными дорогами и морем на расстояния более 10.000 км с единственным договором на грузоперевозку и единственной транспортной накладной на единой правовой основе