



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Двадцать первая сессия

Женева, 16–18 октября 2019 года

**Доклад Группы экспертов по единому
железнодорожному праву о работе
ее двадцать первой сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Выполнение мандата Группы экспертов (пункт 2 повестки дня)	6	2
IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)	7	6
V. Сроки проведения следующей сессии (пункт 4 повестки дня)	8	7
VI. Резюме решений (пункт 5 повестки дня)	9	7



I. Участники

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов) провела свою двадцать первую сессию 16–18 октября 2019 года в Женеве. 16 и 17 октября сессия проходила под председательством г-на А. Дружинина (Российская Федерация), а 18 октября – под председательством г-жи М. Урбаньски («ПКП КАРГО»).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Люксембурга, Российской Федерации, Турции и Швейцарии. В ней участвовал также представитель Европейской комиссии.
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующей межправительственной организации: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). На сессии присутствовали также эксперты от следующей неправительственной организации: Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций: «Дойче Бан АГ (ДБ)», «ПКП КАРГО С.А.» и Франкфуртского университета.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Группа экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов) утвердила повестку дня своей двадцать первой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/13).

III. Выполнение мандата Группы экспертов (пункт 2 повестки дня)

6. Группа экспертов рассмотрела и обсудила задачи, вытекающие из ее подробного плана работы:
 - a) Мониторинг доработки необходимых документов:
 - i) Группа экспертов рассмотрела документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9 и неофициальный документ № 7, дополняющий документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, которые были подготовлены «ПКП КАРГО». В них перечисляются документы, связанные с договором перевозки и используемые в системах ЦИМ/СМГС, рассматривается соответствие каждого из этих документов конкретным положениям ЕЖП, и указываются изменения, необходимые для адаптации существующих документов ЦИМ/СМГС в целях их использования в рамках режима ЕЖП.
 - ii) Группа экспертов высоко оценила работу, проделанную «ПКП КАРГО». Она согласилась с тем, что 10 документов, которые были выбраны «ПКП КАРГО», являются актуальными с точки зрения существующих положений ЕЖП; к числу этих документов относятся: 1) уведомление об ущербе, 2) вагонный ярлык, 3) ведомость вагонов, 4) ведомость контейнеров, 5) последующие распоряжения, 6) уведомление о препятствиях к перевозке, 7) уведомление о препятствиях к выдаче, 8) заявление о пропаже груза, 9) уведомление об исправлениях и 10) сопроводительный документ. Группа экспертов положительно отметила тот факт, что из этих 10 документов в разработке нуждается лишь один (уведомление об ущербе), тогда как для других достаточно внести небольшие изменения в существующие документы ЦИМ или ЦИМ/СМГС.
 - iii) Группа экспертов решила, что эти документы следует разработать (или модифицировать на основе существующих документов) после принятия

правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. Желательно, чтобы эту работу на себя взяли МКЖТ и ОСЖД.

iv) Затем Группа экспертов согласовала содержащийся в приложении текст, который будет включен в ее доклад о выполнении текущего мандата в части задачи 1 а).

b) Мониторинг значительного количества практических опытных перевозок:

i) Секретариат проинформировал Группу экспертов о дальнейших контактах с железнодорожными предприятиями для выяснения их мнений относительно возможных изменений в специальной накладной в связи с вопросами, поднятыми на девятнадцатой сессии и изложенными в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, пункт III.6 b) vii). Секретариат направил сообщения железнодорожным предприятиям 18 и 24 сентября 2019 года, запросив их мнения. Секретариат далее сообщил, что свои мнения представили Национальное общество люксембургских железных дорог (ЛЖД) (Люксембург) и «ПКП КАРГО». ЛЖД согласилось с содержанием специальной накладной, в то время как «ПКП КАРГО» предложило дополнительно внести следующие небольшие изменения:

- расширить графы 24 и 48 для включения в них информации о взвешивании вагонов для широкой колеи и для стандартной колеи; и
- исключить из графы 65 ссылки на субподрядного перевозчика, поскольку в положениях ЕЖП такая категория перевозчиков не упоминается.

ii) Российская Федерация прокомментировала поднятые вопросы следующим образом:

- включение специальной графы с указанием перегрузочной/перевалочной станции – необходимости в изменении нет;
- изменение графы 18 в соответствии с информацией, указываемой в графе 20 накладной ЦИМ – изменение может быть полезным;
- включение нового раздела для регистрации новых номеров вагонов (номеров вагонов до и после перевалки) – необходимости в изменении нет.

iii) Российская Федерация отметила также, что в накладной есть ненужные графы, что уже обсуждалось на предыдущих сессиях Группы экспертов.

iv) Группа экспертов рассмотрела представленную информацию и пришла к выводу, что специальная накладная, согласованная в ходе восемнадцатой сессии, должна служить основой для подготовки окончательного варианта накладной ЕЖП. К этой работе следует приступать после принятия правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. Желательно, чтобы ее на себя взяли МКЖТ и ОСЖД. При подготовке окончательного варианта накладной ЕЖП следует рассмотреть вопросы, поднятые и отраженные в докладах о работе девятнадцатой и двадцать первой сессий.

v) Группа экспертов была проинформирована о том, что с июля 2019 года новых опытных перевозок не выполнялось. Она приняла к сведению это сообщение.

vi) Затем Группа экспертов согласовала содержащийся в приложении текст, который будет включен в ее доклад о выполнении текущего мандата в части задачи 1 b).

c) Сфера охвата ЕЖП и его преобразование в юридически обязательный документ:

i) Группа экспертов продолжила обсуждение подхода к разработке ЕЖП в качестве юридически обязательного документа и его содержания. В связи с отсутствием документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/17, который должен

был быть подготовлен Председателем и отражать вопросы, имеющие важное значение для выполнения договора перевозки на основании положений ЕЖП о договоре перевозки для стран СМГС, Группа рассмотрела документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/15. В нем содержится предложение о внесении изменений в статью 4, дополнительно оговаривающую государственные законы, которые будут и впредь распространяться на договор перевозки.

ii) Ряд экспертов положительно отметили это дополнительное разъяснение. Российская Федерация ожидала, что в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/15 будет скорее разъяснена связь между положениями договора перевозки и другими вопросами, касающимися международных железнодорожных грузовых перевозок. Другие эксперты отметили, что цель подготовки документа состояла не в предоставлении разъяснений, однако они были включены в него с учетом обеспокоенности, выраженной Российской Федерацией на предыдущей сессии в отношении выполнения договора перевозки в рамках ЕЖП в режиме СМГС, как это было решено на предыдущей сессии (см. раздел III.6 с) xvii) доклада о работе двадцатой сессии Группы, документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/8). Из этого документа также следует, что между существующими положениями договора перевозки и государственными законами нет коллизии.

iii) Группа экспертов продолжила обсуждение документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 (который упоминается в предварительной повестке дня в качестве документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16), подготовленного Российской Федерацией и содержащего сравнительный анализ согласованного проекта положений ЕЖП и соответствующих положений конвенций ЦИМ и СМГС, а также неофициального документа № 9, подготовленного профессором Фрайзе, с замечаниями по сравнительному анализу.

iv) Ряд экспертов отметили, что в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18 содержится сравнительный анализ фактических положений, а не разъяснение тех аспектов, которые с точки зрения стран СМГС, возможно, недоохвачены в существующем проекте и могли бы стать предметом обсуждения в рамках проекта положений ЕЖП.

v) По мнению Российской Федерации, сравнительный анализ показывает, что существующие положения ЕЖП в недостаточной мере сбалансированы по сравнению с ЦИМ и СМГС и оставляют без решения вопросы, по которым в Конвенции СМГС даны четкие указания. Российская Федерация считает, что такой правовой режим не будет отвечать интересам всех сторон, что является аргументом в пользу дальнейшей корректировки его положений.

vi) Эксперт от Европейской комиссии напомнил, что, как указано в пункте 1 раздела I положений о круге ведения Группы, проект положений о договоре перевозки ЕЖП, был сочтен окончательно доработанным до начала срока ее нынешнего мандата. Кроме того, он напомнил, что текст проекта положений в его нынешнем виде был препровожден официальным письмом Исполнительного секретаря ЕЭК министрам транспорта стран пролегания четырех коридоров, по которым было предложено выполнять опытные перевозки. Эксперт от Российской Федерации напомнил, что проект положений ЕЖП еще не был утвержден Комитетом по внутреннему транспорту.

vii) Группа экспертов согласилась с тем, что вносить изменения на последнем совещании периода действия мандата при том, что никаких конкретных предложений по модификациям представлено не было, нецелесообразно. В то же время эксперты Европейской комиссии и Германии заявили, что продление мандата следует запрашивать только в том случае, если оно может быть направлено на достижение конкретной цели к окончанию срока действия продленного мандата, а именно – на завершение работы над конвенцией о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в

режиме ЕЖП. Такую конвенцию следует рассматривать как первую составляющую системы конвенций, образующих ЕЖП.

viii) Это предложение заставило экспертов вернуться к обсуждению подхода к разработке ЕЖП в качестве юридически обязательного документа. Дискуссия показала, что, хотя эксперты рассматривают систему конвенций, формирующих единое железнодорожное право, в качестве возможного решения, мнения о том, как управлять процессом его разработки, расходятся. Эксперты Европейской комиссии, Германии, Люксембурга, Турции и Швейцарии выступили за поэтапный подход, подразумевающий проведение переговоров, принятие и открытие каждой конвенции для присоединения по отдельности. Эксперты от Российской Федерации высказали мнение о том, что все конвенции системы следует принять и открыть для присоединения одновременно, т. е. первую конвенцию можно будет принять одновременно с последней конвенцией системы ЕЖП. По мнению Российской Федерации, такой подход позволил бы избежать ситуации, при которой одна из новых конвенций станет «третьим правом», т. е. конвенцией, существующей параллельно с действующими региональными правовыми системами. В частности, Российская Федерация поставила под сомнение сам принцип факультативного принятия и промежуточного права, предусмотренный в статье 1 договора перевозки в рамках режима ЕЖП. Другие эксперты напомнили, что эти два принципа направлены именно на недопущение дублирования и/или коллизии с существующими региональными правовыми системами. Они также сочли, что такая позиция Российской Федерации ставит под угрозу всю работу, проделанную Группой экспертов за последние восемь лет. В то же время, по мнению Российской Федерации, цель работы Группы экспертов состоит в том, чтобы содействовать созданию четкой и непротиворечивой системы железнодорожного права, привлекательной для всех государств, по территории которых будут осуществляться перевозки.

ix) Эксперты от Европейской комиссии и Германии заявили, что предложенный Российской Федерацией подход сведет на нет все преимущества системы конвенций, не позволит быстро добиться результатов и будет препятствовать инвестициям в процесс разработки этой системы (со ссылкой на аргументы, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5).

x) Согласно их предложению, хотя каждая конвенция должна быть открыта для присоединения после ее окончательной доработки и принятия, страны также могут присоединиться ко всем конвенциям одновременно, т. е. когда последняя конвенция всей системы будет разработана, принята и открыта для присоединения. Такой подход обеспечивает определенную гибкость для учета позиции Российской Федерации.

xi) Эксперты от Российской Федерации высказали далее просьбу о том, чтобы четко обозначить все конвенции, которые будут составлять систему ЕЖП, тогда как другие эксперты полагали, что в ходе этого процесса следует тщательно проработать темы, по которым надлежит разработать унифицированные положения в форме конвенций, на основе надлежащего обоснования и консультаций с соответствующими международными организациями и отраслевыми объединениями.

xii) С учетом проведенного обсуждения секретариат предложил Группе экспертов запросить продление мандата на один год (еще два совещания), в течение которого Группа:

- разработает схему для системы образующих ЕЖП конвенций, которые будут содействовать евро-азиатским железнодорожным перевозкам;
- определит очередность разработки конвенций; и
- доработает текст правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов для рассмотрения SC.2 в 2020 году.

xiii) Для выполнения этих задач в отведенный период времени секретариат предложил:

- расширить состав Группы экспертов, пригласив к участию в ее работе представителей стран, обладающих экспертными знаниями по вопросам, которые надлежит охватить в полном комплекте конвенций;
- обеспечить большую географическую представленность, пригласив к работе в Группе заинтересованные страны пролегания всех евроазиатских транспортных коридоров; и
- собрать до следующей встречи замечания и конкретные предложения по внесению изменений в существующий договор перевозки.

xiv) Германия, Люксембург, Турция и Швейцария в принципе поддержали компромиссное предложение секретариата. Российская Федерация заявила, что такой подход не учитывает ее обеспокоенность по ряду вопросов, которую она высказывала в ходе предыдущих выступлений (обеспокоенность по поводу «третьего права»).

xv) По мнению секретариата, с продлением мандата у экспертов появится дополнительное время для выработки общей позиции по вопросу о том, следует ли применять положения договора перевозки на факультативной основе.

xvi) Группа экспертов решила рекомендовать продление своего мандата еще на один год (еще на две сессии) для завершения работы над задачами 1 c) и d) положений о круге ведения (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) до сессии SC.2 в 2020 году.

xvii) По мнению делегаций Германии, Люксембурга (при поддержке Европейской комиссии) и Турции, в случае продления мандата Группы на непродолжительный срок ее работу следует сосредоточить на решении следующих задач: i) доработка текста правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов для рассмотрения SC.2 в 2020 году (т. е. согласование всех основных положений, системы управления, преамбулы и заключительных положений), и ii) определение и согласование, в соответствующих случаях, в соответствии с задачей 1 d), следующего вопроса, связанного с международными железнодорожными перевозками, для которого следует разработать основные положения ЕЖП (другой правовой документ ЕЖП).

xviii) По предложению Европейской комиссии Группа обсудила возможность создания правового документа о договоре железнодорожной перевозки грузов по тому или иному коридору на основе соглашений между правительствами соответствующих государств.

xix) Группа экспертов согласилась с тем, что такую возможность следует изучить.

xx) Группа экспертов не обсуждала документы ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11, содержащие проект преамбулы и проект заключительных положений ЕЖП.

xxi) Группа экспертов не обсуждала документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16 и неофициальный документ № 8, содержащие предложение в отношении положений об обратном транспортном документе в рамках ЕЖП.

xxii) Группа экспертов согласовала содержащийся в приложении текст, который будет включен в ее доклад SC.2 о выполнении текущего мандата в части задач 1 c) и 1 d).

IV. Прочие вопросы (пункт 3 повестки дня)

7. По этому пункту повестки дня никакие вопросы не рассматривались.

V. Сроки проведения следующей сессии (пункт 4 повестки дня)

8. Группа экспертов приняла к сведению, что дата проведения следующей сессии будет сообщена экспертам позднее при условии продления мандата.

VI. Резюме решений (пункт 5 повестки дня)

9. Группа экспертов в предварительном порядке утвердила доклад о работе двадцать первой сессии. Запрошенные редакционные изменения будут включены в текст Председателем и заместителем Председателя при поддержке секретариата в течение одной недели, с тем чтобы доклад Группы можно было доработать и представить SC.2 на неделе с 28 октября 2019 года.

Приложение

Согласованный текст доклада Группы экспертов для SC.2 в соответствии с пунктом 3 положений о ее круге ведения (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1)

По задаче 1 а) в рамках мандата:

«Группа экспертов следила за доработкой документов, необходимых для осуществления международных железнодорожных перевозок грузов в режиме ЕЖП (документы, отличные от накладной). Группа экспертов проанализировала существующие документы, которые касаются договора перевозки, используемого в системах ЦИМ и СМГС, и пришла к выводу, что существует 10 документов, имеющих отношение к положениям ЕЖП: 1) уведомление об ущербе, 2) вагонный ярлык, 3) ведомость вагонов, 4) ведомость контейнеров, 5) последующие распоряжения, 6) уведомление о препятствиях к перевозке, 7) уведомление о препятствиях к выдаче, 8) заявление о пропаже груза, 9) уведомление об исправлениях и 10) сопроводительный документ. Эти документы должны быть разработаны для использования в рамках режима ЕЖП (в большинстве случаев на основе существующих документов путем модификации документов ЦИМ или ЦИМ/СМГС) после принятия в качестве юридически обязательного документа правовых положений о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. К деятельности по модификации следует привлечь МКЖТ и ОСЖД. Подробная информация об актуальности этих документов для положений ЕЖП приводится в приложении I вместе с предварительными предложениями об изменениях».

Приложение I к докладу для SC.2

Перечень документов, которые имеют отношение к осуществлению международных железнодорожных перевозок грузов в рамках режима ЕЖП:

<i>Название документа</i>	<i>Актуальность с точки зрения положений ЕЖП</i>	<i>Требуемые изменения</i>
1. Уведомление об ущербе	Статья 28	Документов, в которые можно было бы внести изменения, не существует; необходимо разработать новый документ.
2. Вагонный ярлык	Он может оказаться полезным для железнодорожных предприятий	Можно использовать документ МКЖТ 14. Необходимости вносить существенные изменения в содержание этого документа нет.
3. Ведомость вагонов	Пункт 2 статьи 5 в связи с пунктом 10 статьи 2	После внесения изменений можно использовать ведомость вагонов ЦИМ/СМГС: необходимо внести существенные изменения в содержание графы 16.
4. Ведомость контейнеров	Пункт 2 статьи 5 в связи с пунктом 10 статьи 2	После внесения изменений можно использовать ведомость контейнеров ЦИМ/СМГС: необходимо внести существенные изменения в содержание графы 16.
5. Последующие распоряжения	Статьи 15 и 16	После внесения изменений можно использовать документ МКЖТ 7: необходимо внести существенные изменения в графу с номером груза и указаниями.

<i>Название документа</i>	<i>Актуальность с точки зрения положений ЕЖП</i>	<i>Требуемые изменения</i>
6. Уведомление о препятствиях к перевозке	Статья 17	После внесения изменений можно использовать документ МКЖТ 8: необходимо внести существенные изменения в графу с номером груза и информацией о препятствиях к перевозке.
7. Уведомление о препятствиях к выдаче	Статья 17	После внесения изменений можно использовать документ МКЖТ 9: необходимо внести существенные изменения в графу с номером груза и информацией о препятствиях к выдаче.
8. Заявление о пропаже груза	Статья 20	Можно использовать документ МКЖТ 21. Необходимости вносить существенные изменения в содержание документа нет.
9. Уведомление об исправлениях	Статьи 15, 16, 17 и 18	Можно использовать документ МКЖТ 22. Необходимости вносить существенные изменения в содержание этого документа нет. Используется для указания исправлений, которые должны быть внесены или уже были внесены в накладную после отправки груза.
10. Сопроводительный документ	Его использование может быть полезным для железнодорожных предприятий при последующей обработке грузов в пути следования в случае, если отправка, частью которой является (груз, не может быть идентифицирована (груз без документов)	Сопроводительный документ должен быть составлен по тому же образцу, что и накладная, со следующими изменениями: – графа 37: в описании документа должно быть указано «Сопроводительный документ», ссылка на соответствующие положения не требуется; – графа, расположенная рядом с графой 37 накладной и предназначенная для идентификации отдельных листов накладной, должна оставаться пустой.

По задаче 1 b) в рамках мандата:

«Группа экспертов отследила осуществление одной фактической опытной перевозки, выполненной железнодорожными предприятиями Турции, Грузии и Азербайджана, с уделением особого внимания проверке оперативной пригодности и эффективности существующих правовых положений ЕЖП (неофициальный документ № 6 SC.2/GEURL (2017 год)). По итогам опытной перевозки Группа экспертов заключила, что вносить дальнейшие изменения в проект положений ЕЖП нет необходимости, и ряд аспектов были включены в перечень для рассмотрения вопроса о дальнейших изменениях к варианту специальной накладной, согласованному Группой экспертов для использования в ходе опытных перевозок.

Отчет об итогах этой опытной перевозки представлен в приложении II.

Группа экспертов пришла к выводу, что организация значительного числа опытных перевозок оказалась для железнодорожных предприятий трудной задачей по двум основным причинам:

- некоторые железнодорожные предприятия в странах пролегания коридоров, предложенных для опытных перевозок, не принимали активного участия в работе Группы экспертов и не ответили на письма секретариата, в которых им предлагалось выполнить опытные перевозки, включая переписку на самом

высоком уровне (письмо Исполнительного секретаря ЕЭК министрам транспорта с копией руководителям железнодорожных предприятий); и

- ряд железнодорожных предприятий в силу действующих нормативных актов (для стран СМГС в качестве ограничительной упоминалась статья 3 СМГС) заявили, что они не в состоянии опробовать существующие положения ЕЖП на договорной основе, используя эти положения в качестве общих правил и условий. Даже опытная перевозка, выполненная Турцией, Азербайджаном и Грузией, осуществлялась с применением накладных ЦИМ и СМГС и – одновременно с этим – специальной накладной ЕЖП.

С учетом этих обстоятельств и того факта, что опытная перевозка, выполненная Турцией, Грузией и Азербайджаном, позволила подтвердить действительность и эффективность положений проекта ЕЖП, Группа экспертов решила не запрашивать у железнодорожных предприятий выполнения каких-либо дополнительных опытных перевозок.

Группа экспертов далее заключила, что специальная накладная, согласованная для использования в контексте опытных перевозок, должна служить основой для подготовки окончательного варианта накладной ЕЖП. Однако эту работу следует проводить только после принятия правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов. Желательно, чтобы эту работу на себя взяли МКЖТ и ОСЖД. При этом необходимо будет рассмотреть вопросы, связанные с возможными изменениями. Эти вопросы перечислены в приложении III. После доработки накладной следует также подготовить соответствующее руководство с указаниями по ее заполнению.

Специальная накладная, согласованная Группой экспертов, содержится в приложении IV.

Приложение II к докладу для SC.2

Доклад об опытной перевозке, выполненной Турцией, Грузией и Азербайджаном (содержится в неофициальном документе № 4 SC.2/GEURL (2019 год))

Приложение III к докладу для SC.2

Вопросы, подлежащие рассмотрению при доработке накладной для режима ЕЖП:

- включение специальной графы с указанием перегрузочной/перевалочной станции;
- изменение графы 18 в соответствии с информацией, указываемой в графе 20 накладной ЦИМ;
- включение нового раздела для регистрации новых номеров вагонов (номеров вагонов до и после перевалки);
- объединение граф 49–58 и 72–94;
- расширение граф 24 и 48 для включения в них информации о взвешивании вагонов для широкой колеи и для стандартной колеи и
- исключение из графы 65 ссылки на субподрядного перевозчика, поскольку в положениях ЕЖП такая категория перевозчиков не упоминается».

Приложение IV

Специальная накладная

По задачам 1 с) и d) в рамках мандата:

«В ходе выполнения задач 1 с) и 1 d) Группа экспертов провела оценку и обсудила вопрос о сфере охвата ЕЖП и путях его преобразования в юридически обязательный документ.

- В ходе этого процесса Группа рассмотрела целый ряд документов, среди которых особое значение имеют:

- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/6/Rev.1 с краткой информацией о нескольких тематических исследованиях, которые касаются правовых документов Организации Объединенных Наций по транспорту и в которых рассматривается порядок обновления этих документов и созданные для них системы управления;
- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 Европейской комиссии, содержащий анализ последствий и преимуществ принятия конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве факультативного решения исключительно для евроазиатских железнодорожных грузоперевозок (промежуточное право) и указанный в приложении V;
- ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12 Российской Федерации, содержащий предложение о разработке ЕЖП в качестве рамочной конвенции, которая будет регулировать экономические, оперативные, технические, технологические и финансовые аспекты железнодорожных операций, такие как использование вагонов, эксплуатация объектов инфраструктуры, пассажирский транспорт и т. д., и о преобразовании ЕЖП в единый режим для железных дорог, и указанный в приложении VI (официальный документ).

Кроме того, Российская Федерация представила документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/18, в котором согласованные положения проекта ЕЖП сопоставлены с соответствующими положениями ЦИМ и СМГС.

Предварительным итогом длительного обсуждения этих двух подходов в ходе трех сессий стал вывод о целесообразности разработки ЕЖП в качестве системы конвенций. Дальнейшие дискуссии показали, что, хотя эксперты рассматривают систему конвенций, формирующих единое железнодорожное право, в качестве возможного решения, мнения о том, как управлять процессом его разработки, расходятся. Все эксперты, за исключением Российской Федерации, выступили за поэтапный подход, подразумевающий проведение переговоров, принятие и открытие каждой конвенции для присоединения по отдельности. Эксперты от Российской Федерации высказали мнение о том, что все конвенции системы следует принять и открыть для присоединения одновременно, т. е. первую конвенцию можно будет принять одновременно с последней конвенцией системы ЕЖП. По мнению Российской Федерации, такой подход позволил бы избежать ситуации, при которой одна из новых конвенций станет "третьим правом", т. е. конвенцией, существующей параллельно с действующими региональными правовыми системами.

Другие эксперты утверждали, что предложенный Российской Федерацией подход сводит на нет все преимущества системы конвенций, не позволит быстро добиться результатов и будет препятствовать инвестициям в процесс разработки этой системы (со ссылкой на аргументы, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5). Они также высказали мнение о том, что подход Российской Федерации может потребовать принятия решений на других форумах.

Было предложено открывать каждую конвенцию системы для присоединения после ее окончательной доработки и принятия, предоставляя странам возможность самостоятельно решать, когда к ней присоединиться – по отдельности или ко всем конвенциям одновременно.

В ходе обсуждения эксперты от Российской Федерации высказали просьбу о том, чтобы четко обозначить все конвенции, которые будут составлять систему ЕЖП, тогда как другие эксперты полагали, что в ходе этого процесса следует тщательно проработать темы, по которым надлежит разработать унифицированные положения в форме конвенций, на основе надлежащего обоснования и консультаций с международными организациями и отраслевыми объединениями.

Группе экспертов не удалось согласовать сферу охвата ЕЖП и подход к его преобразованию в юридически обязательный документ к двадцать первой и последней сессии ее мандата, и, таким образом, она не смогла выполнить свой мандат в части задач 1 c) и 1 d). В то же время эксперты решили рекомендовать продление срока действия мандата Группы еще на один год (еще на две сессии) для завершения работы

над задачами 1 c) и d) положений о круге ведения (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) до сессии SC.2 в 2020 году.

По мнению делегаций Германии, Люксембурга (при поддержке Европейской комиссии) и Турции, в случае продления мандата Группы на непродолжительный срок ее работу следует сосредоточить на решении следующих задач: i) доработка текста правового документа о договоре международной железнодорожной перевозки грузов для рассмотрения SC.2 в 2020 году (т. е. согласование всех основных положений, системы управления, преамбулы и заключительных положений), и ii) определение и согласование, в соответствующих случаях, в соответствии с задачей 1 d), следующего вопроса, связанного с международными железнодорожными перевозками, для которого следует разработать основные положения ЕЖП (другой правовой документ ЕЖП).

В связи с решением о продлении мандата в рамках существующего круга ведения и в интересах успешного завершения деятельности Группы в течение нового периода действия мандата SC.2, возможно, пожелает:

- расширить состав Группы экспертов, пригласив к участию в ее работе представителей стран, обладающих экспертными знаниями по вопросам, которые надлежит охватить в полном комплекте конвенций, образующих систему конвенций ЕЖП; и
- обеспечить бóльшую географическую представленность Группы, пригласив к работе в ней заинтересованные страны пролегания всех евроазиатских транспортных коридоров.

SC.2, возможно, также поручит Группе экспертов изучить возможность разработки юридически обязательного документа о договоре перевозки по тому или иному коридору на основе соглашений между правительствами соответствующих государств.

SC.2 может найти дополнительную информацию о работе Группы экспертов в следующих докладах о работе сессий: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/14, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/8, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/2».

Приложение V

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5

Приложение VI

ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12
