



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Третья сессия

Женева, 2–3 июля 2012 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

Обсуждение межправительственного документа

Подготовка совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права

Записка секретариата

I. Мандат

1. В настоящем документе содержится первый проект совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права, подготовленный секретариатом (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/2) в соответствии с решениями, принятыми на первой (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, пункты 19–37) и второй (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9, пункты 19–29) сессиях Группы экспертов. В проекте секретариата учитываются соображения и предложения, высказанные на неофициальном совещании "друзей Председателя" Рабочей группы по железнодорожному транспорту (Женева, 2 марта 2012 года).

2. Группа экспертов, возможно, пожелает рассмотреть и окончательно оформить настоящий проект совместной декларации и передать его для дальнейшего изучения и одобрения Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН на ее сессии, которая состоится 8 и 9 ноября 2012 года. Альтернативные формулировки или части текста, представленные некоторыми экспертами, приведены в квадратных скобках для рассмотрения Группой экспертов.

II. Проект Совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности, включая шаги по созданию единого железнодорожного права

Мы, Министры транспорта, заинтересованные в евро-азиатских железнодорожных перевозках:

собравшиеся в года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН),

признавая потенциальные возможности для развития эффективных и бесперебойных евро-азиатских железнодорожных транспортных операций, требуемых экономической глобализацией и постоянно растущей торговлей на евро-азиатском пространстве,

отмечая прогресс в реализации важных проектов в области железнодорожной инфраструктуры на евро-азиатских сухопутных транспортных перемычках,

отмечая также, что железные дороги призваны играть альтернативную дополняющую роль, главным образом потому, что объем контейнерных перевозок между Европой и Азией будет продолжать расти, в то время как морские порты на обоих континентах, а также транспортные перемычки между портами и внутренними районами все более перегружены,

будучи убеждены в том, что объем евро-азиатских железнодорожных перевозок товаров и пассажиров на длинные расстояния может значительно возрасти при условии развития быстрых, надежных и бесперебойных железнодорожных и интермодальных транспортных услуг на евро-азиатских перемычках,

сознавая, что глобализация, реформа железных дорог и открытие транспортных рынков предоставляют железным дорогам новые возможности для того, чтобы выйти на трансконтинентальный уровень и превратить потенциал евро-азиатского транспортного рынка в железнодорожный бизнес,

будучи убеждены в том, что для быстрого продвижения к этой цели правительствам следует с помощью международных организаций сотрудничать и активно добиваться реализации ряда общих задач, правовых принципов и оперативных правил, чтобы оказать поддержку железным дорогам и позволить бизнесу разработать и принять меры, которые будут содействовать управлению и операциям,

сознавая, что евро-азиатские железнодорожные транспортные операции связаны с участием и транзитом по территории многих стран – членов ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН с разными национальными железнодорожными системами и структурами, а также разными правовыми режимами, регулируемыми международными железнодорожными перевозками, такими как Конвенция о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ), и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), соответствующие правовые достижения Европейского союза, СНГ, Таможенного союза и других региональных правительственных организаций,

принимая во внимание прогресс, достигнутый другими видами транспорта в деле согласования и упрощения своей правовой основы, что настоятельно

требует обеспечения сопоставимых условий ведения бизнеса для этих видов транспорта и железнодорожного транспорта,

отдавая себе отчет в том, что существование разных правовых железнодорожных режимов на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках повышает издержки, снижает конкурентоспособность и мешает развитию эффективных железнодорожных транспортных операций,

с удовлетворением отмечая прогресс, достигнутый благодаря совместной деятельности ОСЖД, ОТИФ и МКЖТ в создании и использовании общей накладной ЦИМ/СМГС, включая соответствующие электронные документы, вагонную и контейнерную ведомость ЦИМ/СМГС и коммерческий акт ЦИМ/СМГС,

признавая тем не менее, что для ведения эффективного обсуждения и заключения евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров, совместимых с существующим законодательством государств евро-азиатского региона и режимами КОТИФ/ЦИМ и СМГС,

признавая, что в связи с существующими различиями в политических системах и экономических условиях, применимых к железнодорожным операциям на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках, важным вопросом при выработке единого транспортного права для железнодорожных перевозок на евро-азиатском пространстве является вопрос создания организационных структур управления, позволяющих обеспечить баланс интересов правительств и железнодорожных предприятий,

Заявляем о следующем:

1. Министры, подписавшие настоящую Совместную декларацию (далее – Стороны), стремятся совместно развивать и укреплять сотрудничество в области евро-азиатских железнодорожных перевозок.

2. Стороны стремятся осуществлять следующую стратегию ("железнодорожную карту") для установления сопоставимых регулятивных условий между конкурирующими видами транспорта на евро-азиатских транспортных перемычках и для использования потенциала железнодорожных транспортных перевозок на длинные расстояния на евро-азиатских перемычках и между граничащими странами; *[Исключить слова "сопоставимых" и "между конкурирующими видами транспорта на евро-азиатских транспортных перемычках"]*

a) введение прозрачных, предсказуемых и согласованных [единых] положений, регулирующих евро-азиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах и позволяющих также отказаться от сложных процедур пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок;

b) согласование или унификация международного железнодорожного права с [долгосрочной] целью разрешить осуществление железнодорожных перевозок в соответствии с единым режимом от Атлантического до Тихого океана. Для этого Стороны одобряют и поддерживают стратегию и трехэтапный подход, изложенные в позиционном документе ЕЭК ООН, касающемся единого железнодорожного права в общеевропейском регионе и на евро-азиатских транспортных перемычках; *[Исключить последнее предложение: "Для этого... евро-азиатских транспортных перемычках"]*;

c) определение системы международных договоров, необходимых для создания единого транспортного права;

- d) определение системы управления единым железнодорожным правом в рамках одной или нескольких организаций, а также системы принятия решений в таких организациях;
- e) определение условий перевозок;
- f) выработка единых принципов электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем;
- g) сотрудничество в области безопасности и надежности перевозок;
- h) сотрудничество в области выработки единой технической политики применительно к перевозкам; [формулировки пунктов с)–h), доработанные Российской Федерацией, приведены в приложении II в тексте, представленном на русском языке].

3. Стороны согласны выработать позицию по вопросу о соответствующих организационных структурах, используя опыт международных организаций, таких как ОСЖД, ОТИФ и ЕК/ЕЖДА, опыт железнодорожных организаций, а также систему принятия решений, установленную в международных организациях, занимающихся другими видами транспорта (автомобильным, внутренним водным, воздушным и морским транспортом).

4. Применение настоящей Совместной декларации должно контролироваться на регулярной основе Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) ЕЭК ООН под руководством Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) может предлагать поправки к Декларации для рассмотрения и принятия ее Сторонами.

5. В частности, в соответствии с позиционным документом ЕЭК ООН Стороны рекомендуют и поддерживают использование железнодорожными предприятиями и их заказчиками общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (разработанных железнодорожной отраслью и экспертами от ОСЖД, ОТИФ и МКЖТ и принятых Рабочей группой по железнодорожному транспорту ЕЭК ООН) в соответствии с принципами политики, содержащимися в приложении I к настоящей Декларации. [*Исключить слова "В частности, в соответствии с позиционным документом ЕЭК ООН" и "рекомендуют и поддерживают" и включить слова "считают возможным".*]

Приложения

Приложение I

Принципы политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) [Замечания, высказанные ОТИФ, приведены в приложении III]

Принцип 1: Цель ОПУ-Евразия

Цель ОПУ-Евразия состоит в том, чтобы облегчать международные железнодорожные перевозки посредством установления единообразных договорных взаимоотношений между железнодорожными предприятиями и их заказчиками. Таким образом, они будут содействовать [гармонизации железнодорожного права] [созданию унифицированной правовой основы] и повышению правовой безопасности в общеевропейском регионе, на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемычках и/или на глобальном уровне для выравнивания условий конкуренции между всеми видами транспорта.

Принцип 2: Охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут представлять собой модель для создания договорных взаимоотношений между всеми сторонами, заключающими договоры железнодорожной перевозки в рамках режимов КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

Принцип 3: Договорный характер ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия применяются в договорах перевозки факультативно и только в случае взаимного согласия сторон.

Принцип 4: Содержание ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут содержать положения, которые предусматривают следующие договорные элементы в рамках Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС:

- a) единый договор перевозки;
- b) единую накладную;
- c) единый режим ответственности.

Принцип 5: Поддержка ОПУ-Евразия

Государственные органы, ответственные за железнодорожный транспорт, будут оказывать помощь в применении ОПУ-Евразия и стимулировать их использование в своих странах.

Принцип 6: Соответствие [Совместимость] ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия основаны на соответствующих положениях Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС, соответствующем законодательстве, применимом в Европейском союзе, и национальных правилах и нормах, действующих на дату подписания настоящего документа.

При необходимости после вступления в силу изменений к Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашению СМГС, соответствующему законодательству, применимому в Европейском союзе, и обязательным национальным правилам и нормам в ОПУ-Евразия будут вноситься соответствующие поправки.

Принцип 7: Географический охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут применяться ко всей железнодорожной сети [, открытой для международного сообщения] на территории следующих стран: ..., ...,

[Принцип 8: Область применения ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут применяться ко всем типам железнодорожных грузовых транспортных операций и типам грузов, перевозимых по железной дороге, без ущерба для применимых требуемых обязательных норм и правил.]

Приложение II

[Текст, представленный на русском языке]

Комментарии и разъяснения, представленные Российской Федерацией в отношении пунктов с)–h) Совместной декларации

Аргументация по необходимости включения предложений Российской стороны в проект Декларации по единому железнодорожному транспортному праву (политического документа)

Настоящий текст составлен с учетом договоренностей, достигнутых на совещании экспертов в Женеве 2 марта 2012 года. Напоминаем, что Российская сторона взяла на себя обязательства представить развернутую аргументацию своих предложений по проекту Декларации по единому железнодорожному транспортному праву.

Предложения касаются части 2 текста заявления. Текст предлагается изложить в следующей редакции:

"2. Стороны пришли к согласию в отношении стратегических подходов для установления равных регулятивных условий между конкурирующими видами транспорта и для использования потенциала железнодорожных транспортных перевозок на длинные расстояния на евроазиатских сухопутных перемычках, а также между граничащими государствами по созданию единого железнодорожного права:

- a) ...
- b) ...
- c) определение системы международных договоров, необходимых для создания единого железнодорожного права;
- d) определение системы управления единым железнодорожным правом в рамках одной или нескольких организаций, а также системы принятия решений в таких организациях;
- e) условия перевозок;
- f) выработка единых принципов электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем;
- g) сотрудничество в области безопасности перевозок;
- h) сотрудничество в области выработки единой технической политики применительно к перевозкам".

Преамбула текста не претерпела особых изменений (за исключением редакционных) по сравнению с текстом, подготовленным Секретариатом. Принципиальное значение имеют предлагаемые Российской стороной подпункты а)–f), по которым требуется развернутая аргументация.

Предваряя доводы по конкретным подпунктам, считаем необходимым еще раз перечислить ряд проблемных моментов существующих систем регулирования железнодорожного транспорта, которые необходимо учитывать в процессе создания единого транспортного права.

1. Различный уровень конкуренции в сфере железнодорожных перевозок в разных странах. В странах Евросоюза конкуренция между перевозчиками нахо-

дится на высоком уровне, в то время как в странах СНГ и Юго-Восточной Азии железнодорожные перевозки находятся в монопольном секторе.

2. Соответственно различается и форма регулирования деятельности железнодорожного транспорта. В странах с высоким уровнем конкуренции основной формой регулирования является договорное право, условия перевозок, тарифы и т.д. определяются договором. Высоко развит институт саморегулирования перевозчиков (СИТ). В то же время в странах с монопольным характером перевозочной деятельности основным методом регулирования является не договор, а прямые императивные нормы государства (причины понятны – монопольный характер позволяет навязывать контрагентам заведомо невыгодные условия) и крайне высока степень прямого установления в нормативных правовых актах прав и обязанностей перевозчиков и их клиентов с минимальными возможностями договорных отношений.

3. Разная форма хозяйственной деятельности перевозчиков – в странах Евросоюза, и в ряде стран СНГ железнодорожные предприятия – частные предпринимательские структуры, в то время как в некоторых странах железные дороги находятся в собственности государства и соответственно деятельность осуществляют государственные предприятия, а в отдельных странах железные дороги вообще находятся в составе транспортных министерств.

4. Разная степень значимости железнодорожного транспорта для экономики государств. В транспортной системе ряда стран железные дороги имеют важное, но не первостепенное значение, так как развиты альтернативные виды транспорта (в первую очередь автомобильный). В то же время в некоторых странах (например, в России) в отдельных регионах железнодорожный транспорт является безальтернативным способом доставки товаров и пассажиров.

5. Еще одним фактором, не столь очевидным, как остальные, но не менее важным, является психологический аспект деятельности железнодорожного транспорта. Имеется в виду тот факт, что в разных государствах существуют разные традиции работы железных дорог. Учитывая определенный консерватизм железнодорожного транспорта, любые новации, не вписывающиеся в традиционные схемы работы, требуют определенного времени для их введения и не всегда приводят к должному эффекту. При этом вышесказанное относится не только к самим железнодорожникам, но и к их клиентуре, а также к регулирующим органам.

Указанные выше факторы необходимо учитывать при формировании стратегических подходов к единому железнодорожному транспортному праву. Именно поэтому нами полностью поддерживается схема, при которой отправной точкой работы является создание Декларации как политического документа, отражающего волю государств к единой системе железнодорожного права на евро-азиатском пространстве. Более того, абсолютно правильным является довод представителя Евросоюза на совещании в Женеве 2 марта 2012 года о том, что Декларация не должна носить характер закона, содержать конкретных правовых норм. В то же время, по нашему мнению, в ней должны найти отражения направления, по которым стороны должны будут находить взаимосогласованные решения. На наш взгляд, предложения, приведенные российской стороной в подпунктах а)–f), содержат перечень вопросов, при решении которых можно будет говорить о создании полноценной системы железнодорожного транспортного права.

Ниже приводится расширенная аргументация наших предложений.

По подпункту а) "определение системы международных договоров, необходимых для создания единого железнодорожного права".

Отправной точкой любого международного транспортного права являются соответствующие международные договоры. При этом возможно заключение как одного международного договора (конвенции), так и нескольких, формирующих систему права. При этом, по нашему мнению, необходимо учитывать успешный опыт международно-правовых систем, существующих на других видах транспорта. Например, в гражданской авиации существует целый ряд международных договоров (Чикагская конвенция, Монреальская конвенция, Кейптаунская конвенция и т.д.).

Решение об оптимальном варианте системы права должно быть принято после определения круга вопросов, которые требуется урегулировать именно международным правовым договором (договорами). Как уже упоминалось ранее (см. пункт 1), в разных государствах существуют разные уровни государственного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта. В результате ряд вопросов для отдельных стран может быть решен только на международно-правовом уровне.

При этом существуют разные варианты создания системы права. Например, возможна система, в соответствии с которой создается рамочная конвенция, определяющая общие вопросы создания и функционирования единого железнодорожного транспортного права, в то время как "специальные" вопросы будут решаться отдельными международными договорами. Такая правовая конструкция существует, например, на автомобильном транспорте – общая конвенция МДП, в то время как перевозки, например, скоропортящихся грузов регулируются самостоятельным соглашением.

Выбор варианта системы права, на наш взгляд, во многом зависит от выбора организационной схемы принятия решений внутри самой системы. Например, практика применения СМГС показала, что проблемным моментом (учитывая статус СМГС как международного договора) является оперативное внесение текущих изменений, вызванных развитием транспортных технологий. Каждое такое изменение с формальной точки зрения требует соответствующей ратификации в соответствии с национальным законодательством стран-участниц, что исключает оперативность в принятии решений. В этой связи, на наш взгляд, одним из вариантов является опыт гражданской авиации, при котором при наличии рамочной конвенции (Чикагская конвенция) текущие вопросы решаются путем издания не требующих ратификации стандартов и применимой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В этом случае можно говорить (во всяком случае на первом этапе) об одной общей конвенции, в которой будут заложены принципы принятия решений по конкретным вопросам работы железнодорожного транспорта в международном сообществе.

На стадии принятия Декларации вопрос об оптимальной системе права, на наш взгляд, решен быть не может. В то же время включение в Декларацию данного вопроса как требующего решения позволит проводить соответствующие исследования, научный анализ с привлечением к обсуждению экспертов всех заинтересованных государств, а также международных организаций, железнодорожных предприятий.

По подпункту б) "определение системы управления единым железнодорожным правом в рамках одной или нескольких организаций, а также системы принятия решений в таких организациях".

Данный вопрос во многом перекликается с подпунктом а), но вместе с тем ввиду его принципиальной важности для функционирования единого железнодорожного транспортного права требует принятия самостоятельного решения.

В рамках существующих сегодня структур управления системами транспортного права – Комитета ОСЖД и Комитета ОТИФ – имеются различия, касающиеся организационной структуры, а также уровня принятия решений. В обоих комитетах существует двухуровневая система управления по принципу: уровень 1 – организация, состоящая из государственных органов, уровень 2 – организация, состоящая из железнодорожных предприятий (ОТИФ и ЦИТ в рамках КОТИФ и Совещание Министров и Комитет генеральных директоров в рамках ОСЖД). Однако, в отличие от системы КОТИФ, в ОСЖД организация железнодорожных перевозчиков (Комитет генеральных директоров) не выделена в самостоятельную структуру, а организационно входит в Организацию сотрудничества железных дорог. Соответственно, различается и компетенция по уровню принимаемых решений. Например, в отношении условий перевозок в системе КОТИФ решения находятся в компетенции организации перевозчиков (ЦИТ), в то время как в системе ОСЖД организация железнодорожных компаний – Комитет генеральных директоров – может только рекомендовать к утверждению соответствующие документы, а компетенция по их утверждению находится у организации, состоящей из государственных органов – Совещания Министров.

Во многом эти различия вызваны причинами, изложенными в пунктах 1–4 настоящего документа. В то же время, необходимо принятие решения, какая из систем будет принята за основу для формирования системы управления единым железнодорожным транспортным правом. Кроме того, необходимо исследовать опыт работы систем управления, существующих в других отраслях транспорта (авиационный, морской, автомобильный), для выбора оптимальной схемы.

При этом возможны различные варианты построения схемы управления единым железнодорожным транспортным правом. В качестве одного из вариантов для обсуждения можно рассмотреть создание системы, при которой существует несколько уровней управления – например, создается единый Комитет, а также два или более региональные организации (в том числе, возможно, на базе Комитета ОТИФ и Комитета ОСЖД), с принятием решений по наиболее важным вопросам на ежегодной конференции единого Комитета. Аналогично возможны различные варианты решений и для организаций перевозчиков.

По подпункту с) "условия перевозок"

Включение данного вопроса в Декларацию обусловлено различиями, перечисленными в пунктах 1–5 настоящего документа. В ряде стран национальное законодательство требует утверждения условий перевозок на государственном уровне (или на уровне международного договора, участником которого является государство). При этом условия (правила) перевозок являются важнейшей частью единого железнодорожного транспортного права. Создается единый правовой режим, в котором предполагается работа перевозчиков во всех странах, входящих в евро-азиатское пространство.

Кроме того, необходимость выработки единых условий перевозок обусловлена рядом существующих различий в видах перевозок. Сегодня существуют перевозки, по которым правовые условия их выполнения и применяемые технологии имеют схожий характер (например, перевозки контейнеров), однако

по ряду видов перевозок, особенно специализированных, технологии и соответственно правовые режимы перевозок существенно различаются или отсутствуют в той или другой системе. (Типичный пример "нестандартной ситуации" – по правилам перевозок животных в СМГС в одном вагоне допускается перевозка не более 8 верблюдов, коз – не более 80, в то время как в ЦИМ соответствующие положения, разумеется, отсутствуют). Предполагаемая унификация правовых норм требует учета всех видов перевозок, в том числе и тех, которые по своему характеру носят локальный характер (вряд ли на территории Евросоюза будут осуществляться перевозки из приведенного выше примера, в то время как для государств Средней Азии данные перевозки более чем актуальны).

При этом с учетом пояснений к подпункту а) настоящего документа, возможны различные варианты системы принятия решения по условиям (правилам) перевозок. Например, на уровне международного договора можно закрепить общие требования (положения), применимые к договору перевозки, предусмотрев при этом возможность утверждения конкретных норм по видам перевозок в стандартах Комитета единого железнодорожного транспортного права. В то же время сама необходимость выработки единых условий (правил) перевозок, на наш взгляд, должна быть закреплена в Декларации.

По подпункту d) "выработка единых принципов электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем"

Включение данного пункта в Декларацию не носит для нас принципиального характера, так как не относится напрямую к созданию единого железнодорожного транспортного права. Вместе с тем все возрастающая роль информатизации на железнодорожном транспорте, широкое использование электронной накладной, баз данных неизбежно приводит к необходимости выработки согласованной информационной политики. В некоторых случаях, например, при использовании электронной накладной на железнодорожном транспорте предусмотренная нормативными документами возможность применения электронной накладной находится в прямой зависимости от используемых технологий и программных продуктов. При этом информатизация при перевозках потребует соответствующих затрат перевозчиков (а в некоторых случаях и государства). В этой связи нормы права и вопросы их применения будут находиться в зависимости от уровня информационно-технического развития железных дорог.

Кроме того, необходимы согласованные решения в области применяемых протоколов обмена данными, вопросов формирования и ведения баз данных перевозок, баз данных вагонов, сертификатов на используемые вагоны и локомотивы, вопросов дислокации вагонов, оперативного предоставления информации о провозных возможностях инфраструктуры и т.д. Без утверждения единых правил по данным направлениям вопросы информационного обмена не будут решены в полном объеме. Такие правила взаимодействия между перевозчиками, на наш взгляд, также могли бы явиться составной частью единого железнодорожного транспортного права.

По подпункту e) "сотрудничество в области безопасности перевозок".

В соответствии с решениями, принятыми на совещании 2 марта 2012 года в Женеве, данный пункт согласован к исключению из проекта Декларации.

По подпункту f) сотрудничество в области выработки единой технической политики применительно к перевозкам.

Включение данного подпункта в Декларацию требует дополнительного обсуждения. При включении его в наши предложения мы исходили из того, что зачастую вопросы транспортного права неразрывно связаны с использованием определенных технологий перевозок. При этом существующие различия в инфраструктуре (колея 1 520 и 1 435 мм и сопутствующие им ограничения, например, по габаритам) без согласованных технологических решений могут привести к невозможности реализации норм единого железнодорожного транспортного права, а в некоторых случаях – и угрожать безопасности перевозок (пример – погруженный, например, в Узбекистане на колее 1 520 мм негабаритный груз, оформленный в соответствии с нормами единого железнодорожного транспортного права, при входе на территорию колеи 1 435 мм не сможет продолжать путь в связи с несоответствием его габаритов существующим на данной колее). Кроме того, отдельные правила (например, крепления и размещения грузов в вагонах, контейнерах), а также правила перевозок, требующие использования ряда технологических решений (перевозка опасных грузов, скоропортящихся грузов, негабаритных грузов и т.д.), являющиеся составной частью железнодорожного права, не смогут быть утверждены без выработки согласованных технических решений.

Изложенные выше позиции, на наш взгляд, имеют крайне важное значение для создания полноценного единого железнодорожного транспортного права. Мы исходим из того, что политический документ, которым является Декларация, сможет дать реальный стимул к развитию железнодорожного транспорта на евро-азиатском пространстве. При этом мы понимаем, что большинство изложенных выше проблем не имеют сиюминутного решения, а требуют серьезных консультаций для выработки согласованных решений и именно поэтому мы предлагаем их обозначить в проекте Декларации именно как стратегические подходы, задачи, которые должны быть решены в процессе создания единого транспортного права. Со своей стороны выражаем готовность к обсуждению любых предложений.

Приложение III

Комментарии, представленные ОТИФ в отношении Принципов политики для применения общих положений и условий для евро-азиатских железнодорожных транспортных договоров (ОПУ-Евразия) (приложение I)

Первоначальный текст

Предложения

Принцип 1: Цель ОПУ-Евразия

Цель ОПУ-Евразия состоит в том, чтобы облегчать международные железнодорожные перевозки посредством установления единообразных договорных взаимоотношений между железнодорожными предприятиями и их заказчиками. Таким образом они будут содействовать [гармонизации железнодорожного права] [созданию унифицированной правовой основы] и повышению правовой безопасности в общеевропейском регионе, на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемышках и/или на глобальном уровне для выравнивания условий конкуренции между всеми видами транспорта.

Принцип 2: Охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут представлять собой модель для создания договорных взаимоотношений между всеми сторонами, заключающими договоры железнодорожной перевозки в рамках режимов КОТИФ/ЦИМ и СМГС.

Принцип 4: Содержание ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут содержать положения, которые предусматривают следующие договорные элементы в рамках Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС:

- a) единый договор перевозки;
- b) единую накладную;
- c) единый режим ответственности.

Принцип 1: Цель ОПУ-Евразия

Цель ОПУ-Евразия состоит в том, чтобы облегчать международные железнодорожные перевозки посредством установления единообразных договорных взаимоотношений между железнодорожными предприятиями и их заказчиками. Таким образом они будут содействовать ~~[гармонизации железнодорожного права]~~ [созданию унифицированной правовой основы] и повышению правовой безопасности в общеевропейском регионе, на евро-азиатских железнодорожных транспортных перемышках и/или на глобальном уровне для выравнивания условий конкуренции между всеми видами транспорта.

Принцип 2: Охват ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут представлять собой модель для создания договорных взаимоотношений между всеми сторонами, заключающими договоры железнодорожной перевозки ~~в рамках режимов КОТИФ/ЦИМ и СМГС~~ *на евро-азиатском пространстве*.

Принцип 4: Содержание ОПУ-Евразия

ОПУ-Евразия будут содержать положения, которые предусматривают следующие договорные элементы ~~в рамках Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС~~:

- a) единый договор перевозки;
- b) единую накладную;
- c) единый режим ответственности.

<i>Первоначальный текст</i>	<i>Предложения</i>
<p>Принцип 6: Соответствие [Совместимость] ОПУ-Евразия</p> <p>ОПУ-Евразия основаны на соответствующих положениях Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС, соответствующем законодательстве, применимом в Европейском союзе, и национальных правилах и нормах, действующих на дату подписания настоящего документа.</p> <p>При необходимости после вступления в силу изменений к Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашению СМГС, соответствующему законодательству, применимому в Европейском союзе, и обязательным национальным правилам и нормам в ОПУ-Евразия будут вноситься соответствующие поправки.</p>	<p>Принцип 6: Соответствие [Совместимость] ОПУ-Евразия</p> <p>ОПУ-Евразия основаны на соответствующих положениях Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС, соответствующем законодательстве, применимом в Европейском союзе, и национальных правилах и нормах, действующих на дату подписания настоящего документа.</p> <p>Исключить</p>
<p>Принцип 7: Географический охват ОПУ-Евразия</p> <p>ОПУ-Евразия будут применяться ко всей железнодорожной сети [, открытой для международного сообщения] на территории следующих стран: ...</p>	<p>Исключить</p>
<p>[Принцип 8: Область применения ОПУ-Евразия</p> <p>ОПУ-Евразия будут применяться ко всем типам железнодорожных грузовых транспортных операций и типам грузов, перевозимых по железной дороге, без ущерба для применимых требуемых обязательных норм и правил.]</p>	<p>Исключить</p>