



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Двадцать вторая сессия

Женева, 7–9 июля 2020 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Выполнение мандата Группы экспертов**Необходимость в унификации положений
железнодорожного права****Записка секретариата****I. Введение**

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов) пришла к выводу о том, что положения единого железнодорожного права (ЕЖП), возможно, следует подготовить в виде системы конвенций (см. ECE/TRANS/SC.2/2019/4, пункт 16). В этом контексте Группа экспертов заключила далее, что ей следует рассмотреть вопросы, которые имеют отношение к международным железнодорожным перевозкам грузов и нормативная унификация которых крайне важна и оправдана с точки зрения облегчения международных железнодорожных перевозок между Европой и Азией и между районами КОТИФ и СМГС.
2. В вопросы для нормативной унификации предлагается включить использование вагонов/подвижного состава и/или эксплуатацию инфраструктуры.
3. Цель настоящего документа – кратко проанализировать цель рамочных правовых положений КОТИФ и СМГС, касающихся использования вагонов/подвижного состава и эксплуатации инфраструктуры, а также описать практику железнодорожных перевозок между Европой и Азией с учетом технических различий в железнодорожной инфраструктуре. В заключение в нем ставится вопрос о необходимости нормативной унификации в дополнение к положениям о договоре перевозки грузов железнодорожным транспортом в рамках режимов КОТИФ и СМГС.



II. Краткий анализ цели рамочных правовых положений КОТИФ и СМГС, касающихся использования вагонов/ подвижного состава и эксплуатации инфраструктуры

Использование вагонов

4. Целью нормативных положений об использовании вагонов (КОТИФ ЦУВ и раздел III СМГС) является регулирование ответственности между железнодорожными предприятиями и владельцами вагонов в тех случаях, когда принадлежащие владельцам вагоны используются железнодорожными предприятиями в качестве транспортного средства для международных перевозок на основании двух- или многосторонних договоров (КОТИФ) или двусторонних договоров (СМГС). Ответственность возникает в следующих случаях:

- утеря или повреждение вагона или
- утеря или повреждение, вызванные вагоном.

В то же время важно учитывать, что никакие из положений ЦУВ об ответственности не являются обязательными. Соответственно, вместо них применяются положения Генерального соглашения по использованию вагонов (ГСИВ), согласованные между многочисленными владельцами вагонов и железнодорожными предприятиями.

Использование подвижного состава

5. Целью нормативных положений об использовании подвижного состава является обеспечение технических стандартов, которым должен соответствовать подвижной состав для допуска к использованию в международных перевозках. Они определены в АТМФ и АПТУ КОТИФ, а также в Памятках ОСЖД.

Эксплуатация инфраструктуры

6. Целью нормативных положений об эксплуатации инфраструктуры, например, ЦУИ КОТИФ, является регулирование договорных отношений между железнодорожными предприятиями и управляющими инфраструктурой в связи с эксплуатацией инфраструктуры, а также обязательств и ответственности, вытекающих из этих договорных отношений. Железнодорожные предприятия обязаны иметь соответствующие разрешения на осуществление железнодорожных перевозок и использовать для этого вагоны, отвечающие нормам безопасности.

7. В СМГС не содержится положений об эксплуатации инфраструктуры, за исключением статьи 38, согласно которой перевозчик несет ответственность за действия своих сотрудников и иных субъектов, услугами которых пользуется перевозчик. Одним из таких субъектов считается управляющий инфраструктурой.

Анализ

8. Из вышеприведенного анализа следует, что нормативные положения ЦУВ КОТИФ и раздела III СМГС преследуют одинаковые цели.

9. Обоснование необходимости в технических стандартах также созвучно.

10. В то же время соответствующие правовые положения об эксплуатации инфраструктуры отсутствуют. Кроме того, их цель может быть различной в зависимости от того, отделены ли железнодорожные предприятия от железнодорожной инфраструктуры или нет.

III. Практика железнодорожных перевозок между Европой и Азией с учетом технических различий в железнодорожной инфраструктуре

11. Перевозка грузов между Европой и Азией требует специальных операций для перехода между рельсовой колеей стандартной ширины (1 435 мм) и так называемой «русской» колеей (1 520 мм). Для продолжения грузоперевозок существуют две технологии:

- перевалка и
- перестановка.

12. Технология перевалки заключается в перегрузке грузов с вагонов одной колеи в вагоны другой колеи. В зависимости от типа груза методами перевалки являются перегрузка грузов/контейнеров или перекачка/перелив груза.

13. Технология перестановки заключается в замене ходовой части вагонов (колесных пар или тележек) или использовании на вагонах саморегулирующихся колесных пар (система перехода на колею другой ширины).

14. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) содержит перечень станций примыкания железных дорог разной ширины колеи, имеющих важное значение для комбинированных перевозок, включая станции для переходов между колеями шириной 1 435 и 1 520 мм на железнодорожных линиях из Европы в Азию:

- линия С-Е 20: Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) и Забайкальск (Российская Федерация) – Маньчжурия (Китай);
- линия С-Е 24: Достык (Казахстан) – Алашанькоу (Китай);
- линия С-Е 30: Медыка (Польша) – Мостиска (Украина);
- линия С-Е 40: Чьерна-над-Тисоу (Словакия) – Чоп (Украина);
- линия С-Е 50: Захонь (Венгрия) – Чоп (Украина).

15. Эти станции примыкания железных дорог разной ширины колеи, кроме Малашевиче и Чьерна-над-Тисоу, предлагают услуги по смене колесных пар и перевалке грузов. Малашевиче и Чьерна-над-Тисоу обеспечивают только перевалку грузов.

16. При этом понимается, что перевалка практикуется для грузов, перевозимых в контейнерах. В этом случае перемещения вагонов между системами КОТИФ и СМГС не осуществляется, кроме как в пределах перевалочных станций на время перевалки.

17. Технология перестановки может быть предпочтительной для опасных грузов, перевозимых в специальных вагонах. Это связано с тем, что для таких грузов технология перевалки (перекачка или перелив) сопряжена с дополнительными рисками в плане безопасности и загрязнения окружающей среды и отнимает много времени.

18. Такие технологии перестановки, как саморегулирующиеся колесные пары, в случае их наличия на всех вагонах, позволяют переводить полный состав через стыковочный узел рельсовой колеи. В этом случае, когда состав проходит через колеепереводное устройство, колеса вагона разблокируются, сдвигаются или раздвигаются и снова блокируются. Эта технология позволяет экономить время по сравнению с заменой ходовой части вагона: для грузового состава из 32 вагонов замена ходовой части занимает 12 часов по сравнению с 4 часами в случае такого же состава с вагонами, оборудованными раздвижными колесными парами (см., например, проект ЕС «Интергейдж»).

19. Хотя такой переход на колею другой ширины значительно экономит время, он сопряжен с дополнительными расходами. Речь идет об эксплуатации вагонов и высоких затратах на их ремонт и техническое обслуживание.

20. Возможно, именно высокими затратами и объясняется тот факт, что технологии перехода на колею другой ширины до сих пор не нашли широкого применения в грузовых перевозках. Другая причина может заключаться в том, что потенциальная экономия времени при переводе вагонов с одной ширины колеи на другую не может быть реализована из-за простоев, связанных с таможенным контролем.

21. В отрасли принято считать, что в экономическом плане более высокая выгода достигается за счет перевозки грузов в контейнерах или сменных кузовах и их перегрузки между так называемыми вагонами-платформами для колеи разной ширины, чем за счет использования технологии автоматического перевода вагонов с колеи одной ширины на другую. Кроме того, при наличии контейнеров-цистерн перестановки можно избежать путем обычной перевалки контейнеров без необходимости перекачивания или перелива груза.

IV. Основания для нормативной унификации

22. Нормативную унификацию можно рассматривать в контексте существующей и планируемой практики осуществления железнодорожных перевозок между Европой и Азией с учетом инфраструктурных различий – изменения ширины колеи от 1 435 мм до 1 520 мм.

23. В зависимости от этой практики и ее дальнейшего развития обмен вагонами между системами КОТИФ и СМГС может быть как необходимым, так и необязательным. В последнем случае, т.е. без обмена вагонами, усилия по унификации нормативных положений об использовании грузовых вагонов в международном сообщении могут показаться излишними.

24. В этой ситуации унификация технических норм для вагонов и разработка общих правовых положений об использовании инфраструктуры также может быть избыточной.

25. Если практика осуществления перевозок будет развиваться в направлении обмена грузовыми вагонами между существующими системами КОТИФ и СМГС, то в этом случае для облегчения работы железнодорожных предприятий могут потребоваться унифицированные и/или общие нормативные предписания об использовании вагонов и инфраструктуры, а также единые технические стандарты, что позволит этим предприятиям более качественно обслуживать своих заказчиков.

26. В этом контексте следует обдумать следующие вопросы.

- Какие практические методы железнодорожные предприятия используют и заинтересованы разрабатывать для перевозки грузов через стыковочные пункты?
- Позволят ли такие практические методы в средне- и долгосрочной перспективе переводить через стыковочные пункты целые грузовые составы?
- Если эти практические методы позволят переводить целые грузовые составы через стыковочные пункты, то какова должна быть цель общих нормативных положений об использовании инфраструктуры?
- Если эти практические методы будут в большей степени опираться на перевозку грузов в контейнерах и перевалку контейнеров в стыковочных пунктах, то могло бы СЛКП играть более существенную роль в облегчении перевозок грузов между Европой и Азией как в плане технических характеристик сетей, так и с точки зрения оперативных целей – например, путем оценки достигнутого прогресса?
- Учитывая практику, о которой говорилось в предыдущем пункте, не следует ли сосредоточиться на унификации/выработке общих положений в целях цифровизации документов для перевозки грузов железнодорожным транспортом, а не на предписаниях об использовании вагонов/подвижного состава и инфраструктуры?