

**Организация сотрудничества железных дорог  
(ОСЖД)**

**Межправительственная организация по международному  
железнодорожному сообщению  
(ОТИФ)**

**Сотрудничество между ОСЖД и ОТИФ**

**СОВМЕСТНАЯ ТОЧКА ЗРЕНИЯ**

- 1. Исходная ситуация**
- 2. Основная идея сотрудничества**
- 3. Организационные связи**
- 4. Направления совместных действий**

## 1. Исходная ситуация

- 1.1 Создание ОТИФ уходит своими корнями в 1890 год, когда возникла ЦИМ – Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам, к которой в 1923 году было добавлено ЦИВ – Международная конвенция по перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам. ОЦТИ – Центральное бюро международного железнодорожного сообщения, первоначально организованное для обслуживания вопросов ЦИМ, существует с 1893 года. В качестве международной организации с собственной правосубъектностью ОТИФ существует с 1980 года, точнее – с 1985 года, т.е. с момента вступления в силу ныне действующей Конвенции КОТИФ. В настоящее время в состав ОТИФ входят 41 государство-член со сферой действия КОТИФ от Португалии до границ Российской Федерации и Ближнего Востока, включая Иран, а также от Финляндии до Марокко.

Предметом действующего КОТИФ, а ранее – ЦИМ и ЦИВ – является единое транспортное право для международных железнодорожных перевозок, включая перевозки опасных грузов. Иначе говоря, речь идёт о международном праве в секторе железнодорожного транспорта; этим ограничивается задача деятельности ОТИФ в качестве межгосударственной организации, которая обеспечивает его действие. Для решения этой задачи на практике железнодорожного транспорта на уровне дорог существует ЦИТ– Международный комитет по железнодорожному транспорту, который был создан в 1902 году.

Благодаря единому праву (Единым правовым предписаниям), представленному через КОТИФ, в настоящее время ЦИМ/ЦИВ подчинены около 240000 километров железнодорожных линий, а также автомобильные линии (520 километров приходится на грузовой транспорт, 7000 на пассажирский) и судоходные линии (10000 приходится на грузовой транспорт, 12000 на пассажирский).

КОТИФ в редакции протокола от 3 июня 1999 года (Вильнюсский протокол), который войдет в силу после его ратификации двумя третями стран-членов ОТИФ, расширяет цели ОТИФ и охватывает, помимо транспортного права, претерпевшего изменения в связи с политическими и экономическими событиями, также и иные сферы. Новые единые правовые предписания ЦИМ (в редакции Вильнюсского протокола) представляют участвующим сторонам большую свободу при оформлении договоров. Была достигнута широкая гармонизация с правом, действующим в отношении других транспортных средств, в особенности с действующей Конвенцией о

договоре международной дорожной перевозки грузов – КДПГ (CMR).

- 1.2 Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) является межгосударственной организацией, созданной в 1956 году. ОСЖД является субъектом международного права и обладает правоспособностью, необходимой для осуществления своей деятельности. Членами ОСЖД являются органы исполнительной власти, ведающие железнодорожным транспортом, или центральные органы железных дорог, имеющие полномочия своих правительств, 27 стран Евразийского континента протяженностью железнодорожных линий более 270 тыс. км. Основными направлениями деятельности ОСЖД являются: развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, прежде всего, в сообщении между Европой и Азией, включая комбинированные перевозки; формирование согласованной транспортной политики в области международных железнодорожных перевозок; улучшение взаимодействия железнодорожных сетей колеи шириной 1435/1520 мм; сотрудничество с другими международными организациями; совершенствование международного транспортного права.

Правовой основой в обеспечении перевозок являются Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) и Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). В настоящее время СМГС охватывает все вопросы, связанные с международными железнодорожными грузовыми перевозками, которые касаются клиентуры и железных дорог. Его постановлениями урегулированы условия заключения и выполнения договора перевозки, ответственности, уплаты провозных платежей, тарифов и др. На его основе разработана и действует Служебная Инструкция (СИ к СМГС). Советами Министров ОСЖД отмечено, что СМГС как многосторонний международный договор за многие десятки лет доказал свою жизнеспособность в осуществлении перевозок грузов в международном сообщении.

Высшим руководящим органом ОСЖД является Совет Министров, в компетенции которого находятся вопросы транспортной политики, экономических аспектов транспорта, ведения дел по СМГС и СМПС, а также совершенствования этих правовых документов.

Руководящим органом на уровне железных дорог (железнодорожных предприятий) является Конференция генеральных директоров, которая организует работу и принимает решения по вопросам

эксплуатации железных дорог, техническим, информационным, экономическим и экологическим аспектам железнодорожного транспорта.

В работе ОСЖД участвуют наблюдатели и присоединенные предприятия

В период между сессиями Сопредседателя Министров и заседаниями Конференции деятельность ОСЖД обеспечивает Комитет – исполнительный орган ОСЖД.

- 1.3 Мир железнодорожного транспорта в настоящее время переживает значительные изменения в силу развития железных дорог в двух встречных направлениях. С одной стороны, отмечается сокращение объёмов железнодорожных грузовых перевозок в связи с неблагоприятной конкуренцией на рынке транспортных услуг. С другой стороны, железные дороги являются предметом особого внимания транспортной политики, которая отводит им важную роль в будущем в сочетании с серьёзными планами расширения сферы их деятельности на фоне экологически приемлемого развития транспортной инфраструктуры. При этом требуется сугубо дифференцированный подход к меняющимся условиям, поскольку роль железных дорог нельзя одинаково определять для любого сегмента транспортного рынка.

Сотрудничество двух организаций направляется на создание эффективных правовых условий функционирования железных дорог, обеспечивающих, прежде всего, повышение их конкурентоспособности на транспортном рынке. Несмотря на различия, существующие между двумя правовыми системами, сотрудничество двух организаций за прошлые годы уже заложило основу для будущих совместных действий.

## **2. Основная идея сотрудничества**

- 2.1 Железнодорожная политика ЕС направлена на создание новых структур на основе чёткого разграничения между государством и железнодорожными предприятиями, а также на основе хотя бы расчетного разграничения между инфраструктурой и перевозочным процессом с целью либерализации доступа к сети, который также открыт и для новых транспортных предприятий.

Такая политика, предоставляющая больше свободы рыночным структурам в железнодорожной области, обуславливает соответствующее распределение задач участвующих сторон как со стороны государства, так и со стороны железной дороги, а также не в

последнюю очередь создание независимой регулирующей инстанции, которая бы следила за соблюдением новых правил рынка. Нужно исходить из того, что создаваемые при этом новые структуры в ближайшие годы расширят свою деятельность в пределах определенного диапазона, а в долгосрочной перспективе расширят свою активность и за пределами зоны влияния ЕС.

Стратегической целью государственной транспортной политики стран – членов ОСЖД является: формирование транспортной системы, гарантированно и эффективно удовлетворяющей потребности в перевозках пассажиров и грузов с учетом социальных, природоохранных и других требований; проведение структурных изменений на железнодорожном транспорте, направленных на повышение его конкурентоспособности; разработка новой стратегии деятельности ОСЖД, основывающейся на создании общего транспортного пространства, связывающего железнодорожные сети стран – членов ОСЖД и крупные экономические центры Евроазиатского региона, и предложения по реализации согласованной железнодорожной транспортной политики ОСЖД; концентрация усилий на решении проблем по отдельным железнодорожным транспортным направлениям /коридорам/ и по конкретным пограничным пунктам перехода с первоочередным усилением сотрудничества соседних стран.

Железнодорожная политика, ориентированная в будущее, нуждается в четкой международной интермодальной направленности. Как раз интермодальный подход представляется важным, поскольку потенциал железных дорог, испытывающих значительную потребность в привлечении инвестиций, может быть использован оптимальным образом лишь тогда, когда интермодальный подход будет составляющей частью процесса оптимизации транспортной логистической цепи.

- 2.2 В краткосрочной перспективе и в дальнейшем придётся иметь дело с двумя правовыми системами, что возлагает на обе организации, представляющие соответственно эти системы, надлежащий режим действий в отношении данной ситуации во избежание препятствий на рынке, что могло бы нанести ущерб железным дорогам. Одновременно с этим должны быть созданы предпосылки для дальнейшего развития рыночных отношений.
- 2.3 Создание единой мировой системы транспортного права через гармонизацию ЦИМ/СМГС по-прежнему представляется актуальным, причём с учётом современных тенденций развития следует рассматривать в качестве исходных документов КОТИФ и

СМГС в редакции их соответствующих последних изданий. Даже если гармонизация ЦИМ/СМГС в краткосрочном плане не может быть обеспечена, тем не менее, она должна рассматриваться в качестве долгосрочной задачи, поскольку согласованный/единый транспортный правовой режим должен отвечать интересам клиентов.

- 2.4 Тем самым речь идёт о том, чтобы на путях нашего сотрудничества с помощью конкретных мероприятий наилучшим образом использовать потенциал спроса в пользу железнодорожного транспорта, устраняя препятствия и предлагая набор специфических инструментов, которые облегчали бы переход между обеими правовыми системами.
- 2.5 Наличие двух различных систем транспортного права принимается как реальность исходной ситуации. Следствием данного положения является пересечение сферы действия ЦИМ/ЦИВ, с одной стороны, и СМГС/СМПС, с другой стороны, двойное членство отдельных государств и неизбежность сотрудничества между ОТИФ и ОСЖД, в особенности это касается тех государств, которые в силу своего географического положения обеспечивают переход из одной системы в другую.

Однако это не должно вызывать в обеих организациях духа конкуренции. В интересах железнодорожного транспорта они должны использовать возможности всех предоставленных в их распоряжение инструментов, но при этом, соглашаясь с тем, что государства в их специфической ситуации принимают решения в зависимости от потребностей мирового рынка.

Отдельно взятое государство будет членом только одной организации, если его интересам преимущественно служит одна или другая правовая система. Там же, где следует явно применять обе правовые системы, будет иметь место двойное членство.

- 2.6 В соответствии с этой общей основой обе организации координируют свою деятельность по отношению к другим международным организациям, действующим в сфере железнодорожного транспорта. Они поддерживают те формы сотрудничества, которые помогают использовать их сильные стороны и одновременно избегать бесплодного параллелизма.

В этой связи следует назвать МСЖД (УИС), объединяющий железные дороги государств, в которых применяются различные системы транспортного права. МСЖД (УИС) тесно сотрудничает как с ОТИФ, так и с ОСЖД.

### 3. Организационные связи

С учётом существующего положения и структурных характеристик обеих организаций определяются соответствующие уровни сотрудничества:

- 3.1 Регулярные контакты на уровне исполнительного руководства обеих организаций призваны обеспечить своевременное и открытое обсуждение представляющих взаимный интерес вопросов, равно как и возможных разногласий.
- 3.2 В сфере транспортного права следует учитывать особенности деятельности обеих организаций:
- на законодательно-правовом уровне (ЦИМ/ЦИВ и СМГС/СМПС) осуществляется связь между Центральным бюро (Секретариат ОТИФ) и Комиссией ОСЖД по транспортному праву (II-я Комиссия ОСЖД). От каждой стороны назначается ответственное (контактное) лицо;
  - на уровне исполнительных положений (уровень договоров и служебных инструкций) в сфере действия КОТИФ самостоятельную роль играет Международный комитет по железнодорожному транспорту (ЦИТ). В сфере действия СМГС/СМПС компетенция возложена на II-ю Комиссию ОСЖД. Связь между законодательно-правовым уровнем и уровнем реализационных мероприятий дорог со стороны ОТИФ осуществляется ЦИТом, а в ОСЖД данный круг проблем решается II-ой Комиссии ОСЖД.
- 3.3 К области транспортного права относится также перевозка опасных грузов. В рамках КОТИФ требуемый единый правовой порядок, включая исполнительные предписания, сформулирован в РИД (RID) (Правила международной перевозки опасных грузов по железной дороге).

РИД (RID) в последние годы были подвергнуты фундаментальной переработке с введением в действие с 1 июля 2001 года. По аналогии с ДОПОГ (ADR) (Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов), с ВОПОГ (ADN) (Европейские предписания, касающиеся международной перевозки опасных грузов по внутренним водным путям), с МКПОГ (IMDG) (Международный кодекс перевозки опасных грузов морем) и с Техническими инструкциями ИКАО (ICAO) по надёжной перевозке опасных грузов воздушным транспортом) РИД были адаптированы к структуре

типовых правил ООН (рекомендаций ООН). Благодаря новой структуре и гармонизации с остальными видами транспорта предполагается значительное упрощение мультимодальной перевозки опасных грузов.

Правила РИД переживают непрерывный процесс адаптации. При этом, с одной стороны, учитываются изменения в типовых правилах ООН (рекомендациях ООН), действующих в мировом масштабе, а с другой стороны, учитываются изменения, происходящие на железнодорожном транспорте.

Структура СМГС по разделу, касающемуся перевозки опасных грузов (Приложение 2 к СМГС), не в полной мере соответствует структуре типовых правил ООН. С целью ускорения работ по актуализации Правил перевозки опасных грузов должна быть установлена более тесная организационная связь с Комиссией экспертов РИД.

С обеих сторон должны быть назначены ответственные или соответственно контактные лица.

- 3.4 В сфере техники/права допуска к эксплуатации КОТИФ 1999 впервые, как следствие реформы европейского железнодорожного транспорта, определяет единые правовые предписания и правила их применения.

Конкретные инструменты ещё предстоит разработать в деталях, причём это должно происходить в тесной координации с ЕС (Европейский Союз), где уже начаты определённые работы, поскольку эти вопросы находятся не в компетенции государств-членов, а в ведении Европейского сообщества. Учитывая существующее положение, право технического допуска КОТИФ должно рассматриваться как дополнение к тем инструментам, которые в Европе должны способствовать достижению оптимальной степени интероперабельности и гармонизации на сетях железных дорог.

С этой точки зрения право технического допуска КОТИФ, применяемое на основе средств, которыми располагает ОТИФ, приобретает двойную функцию:

- сосредоточение внимания на взаимном признании в международном сообщении допусков, выдаваемых соответствующими органами,
- применение в рамках и за рамками ЕС,



ОСЖД заинтересована в том, чтобы непосредственным образом следить за развитием ситуации в этой области. Этой цели должна служить связь между Центральным бюро (ОЦТИ) и Комиссией по инфраструктуре и подвижному составу ОСЖД (V-я Комиссия ОСЖД). С каждой стороны назначается по одному постоянному контактному лицу для обмена информацией о проводимых работах в этой сфере.

#### 4. Направления совместных действий

- 4.1 Различия между концепциями ЦИМ/ЦИВ согласно КОТИФ-1999, с одной стороны, и СМГС/СМПС, с другой стороны, вместе с их практическим применением следует рассматривать в качестве реально существующей исходной ситуации. Информация по данному кругу вопросов по мере необходимости взаимно представляется обеими организациями в сфере их влияния.
- 4.2 Следует достаточно конкретно сформулировать способ действий, который позволит международному железнодорожному транспорту в условиях применения различных систем транспортного права без особого ущерба функционировать в областях пересечения ОТИФ и ОСЖД. В этой связи можно ожидать успеха от направления совместных усилий по использованию важнейших транспортных коридоров, так как данные коридоры находятся как в сфере применения ЦИМ, так и в сфере применения СМГС и имеют приоритетное значение для широкомасштабного развития железнодорожных грузовых перевозок.

Обе организации совместно выступают за то, чтобы:

- в интересах развития рынка на Евроазиатском континенте содействовать развитию интероперабельности между железными дорогами;
- четко описать приоритетные коридоры с точки зрения их транспортно-правовой проблематики;
- систематически фиксировать практические проблемы в пунктах сопряжения систем в рамках данных коридоров;
- четко определять сферы компетенции и ответственности, чтобы решать указанные проблемы;
- разрабатывать и совершенствовать инструменты, которые служили бы целям административного упрощения транзитных перевозок.

- 4.3. ОСЖД при сотрудничестве с ОТИФ ведет активную работу по переработке Правил перевозки опасных грузов (Приложение 2 к СМГС) на основе новой структуры РИД в редакции 2001 года.

В дальнейшем, т.е. с 2004 года, Правила перевозки опасных грузов будут одновременно актуализироваться с Правилами РИД, что позволит, применяя гармонизированные правила, обеспечить нормальную работу логистической цепи между Восточной и Западной Европой.

- 4.4. ОТИФ с учетом задач, стоящих перед ней, будет информировать ОСЖД о своих мерах, направленных на слежение за усилиями европейских стран по технической гармонизации и взаимно признаваемому допуску железнодорожного подвижного состава.
- 4.5. ОСЖД и ОТИФ сотрудничают в глобальном масштабе при выработке инструментов, предназначенных для поддержки во всем мире железнодорожного транспорта, на законодательном или административном уровнях.

Настоящий документ подлежит одобрению в ОСЖД и ОТИФ согласно их внутренним предписаниям.

О получении одобрения ОСЖД и ОТИФ проинформируют друг друга.

Настоящая "Совместная точка зрения" составлена на русском и немецком языках в двух экземплярах, имеющих одинаковую силу.

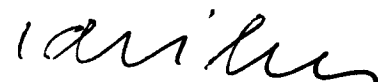
Варшава, 12 февраля 2003 года

Председатель Комитета ОСЖД



J. Шозда

Генеральный директор ОЦТИ



X.-P. Исликер