



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному транспорту****Группа экспертов по единому железнодорожному праву****Четырнадцатая сессия**

Женева, 5–7 октября 2016 года

**Доклад Группы экспертов по единому  
железнодорожному праву о работе ее четырнадцатой  
сессии****I. Участники**

1. Группа экспертов по единому железнодорожному праву провела свою четырнадцатую сессию 5–7 октября 2016 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали эксперты от следующих стран: Бельгии, Германии, Греции, Литвы, Люксембурга и Российской Федерации. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) в работе сессии участвовал также представитель Исламской Республики Иран.
3. В работе сессии участвовали эксперты от следующих межправительственных организаций: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Кроме того, участвовали эксперты от следующих неправительственных организаций: Сообщества европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖД), Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП), Международного комитета железнодорожного транспорта (МКЖТ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций: «КМС Камерон Маккенна ЛЛП», «Дойче Бан АГ», ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ПАО «ТрансКонтейнер», «ТрансКонтейнер Европа» и ПКП «Карго».



## **II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/4

5. Группа экспертов утвердила предварительную повестку дня.

## **III. Подготовка необходимых документов в соответствии с проектом правовых положений (пункт 2 повестки дня)**

6. Члены Группы экспертов обменялись мнениями о том, какие документы следует использовать для экспериментальных испытаний и для новых правовых положений, когда они вступят в силу. По их мнению, для экспериментальных испытаний следует использовать существующие документы, такие как Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ), Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) или общая накладная ЦИМ/СМГС.

7. Что касается новых правовых положений, то некоторые эксперты высказали мнение о том, что в этом случае не следует предлагать использовать существующие документы, поскольку они были подготовлены либо в рамках конкретных правовых соглашений (Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ)/СМГС), либо для конкретных проектов (общая накладная ЦИМ/СМГС), а следует разработать новые документы. Они также указали на то, что эти новые документы не должны вступать в противоречие с уже имеющимися во избежание нормативного дублирования, которое также будет означать существование двойных правовых стандартов. Однако некоторые другие эксперты полагают, что незачем заново изобретать колесо, и поэтому для работы в соответствии с новыми правовыми положениями следует использовать уже существующие документы. Все эксперты согласились с тем, что электронным вариантам документов для работы по новым правовым положениям следует уделить первоочередное внимание.

8. Прежде чем решить, какие документы необходимы для экспериментальных испытаний и какие – для новых правовых положений, Группа экспертов провела обзор всех документов, сопровождающих общую накладную ЦИМ/СМГС, которые в некоторой мере используются также для накладных ЦИМ и СМГС. А именно был проведен обзор следующих документов:

- a) накладная ЦИМ/СМГС;
- b) фактура;
- c) последующие распоряжения (МКЖТ 7);
- d) препятствия к перевозке (МКЖТ 8);
- e) препятствия к выдаче груза (МКЖТ 9);
- f) уведомление об оплате (МКЖТ 12);
- g) разрешение на сопровождение (МКЖТ 13);
- h) вагонный ярлык (МКЖТ 14);
- i) сопроводительный документ (МКЖТ 18);

- j) коммерческий акт (МКЖТ 20);
- k) заявление о пропаже груза (МКЖТ 21);
- l) уведомление об исправлениях (МКЖТ 22);
- m) ведомость вагонов ЦИМ/СМГС;
- n) ведомость контейнеров ЦИМ/СМГС;
- o) коммерческий акт ЦИМ/СМГС №;
- p) предварительный анализ срока перевозки;
- q) заявление о распределении долей;
- г) подтверждение выдачи груза № (МКЖТ 24).

9. Группа экспертов решила, что для экспериментальных испытаний следует использовать по крайней мере четыре документа:

- a) накладную;
- b) коммерческий акт;
- c) коммерческий акт;
- d) таможенный документ.

Что касается новых правовых положений, то Группа экспертов решила, что сначала следует дождаться результатов экспериментальных испытаний, а уже затем определить перечень документов, которые будут сопровождать новый правовой режим.

10. Представитель МКЖТ проинформировал Группу экспертов о том, что специальное совещание технической группы экспертов по ЦИМ/СМГС состоится 27 октября 2016 года в Варшаве. Предполагается, что секретариат Организации сотрудничества железных дорог примет участие в этом специальном совещании, а его главная задача будет заключаться в подготовке общего электронного единого транспортного документа для железнодорожного транспорта. МКЖТ совместно с МСЖД/Rail Data продолжит работу по подготовке согласованного «сообщения с максимальной записью данных» в электронном формате для накладных, используемых в отдельных правовых режимах (ЦИМ и СМГС), а также в совмещенном режиме ЦИМ/СМГС. Оно будет основано на сообщениях с записями данных из электронной накладной ЦИМ/СМГС, в которой содержатся наборы данных из отдельных накладных, ЦИМ и СМГС. Для других (электронных) накладных (ЦИМ или СМГС и, в случае необходимости, национальных) можно определить выборки данных, которые по необходимости могут быть распечатаны в виде различных бумажных накладных как образец. МКЖТ предоставит Группе экспертов дополнительную информацию по этому вопросу на следующем совещании.

#### **IV. Контроль результатов экспериментальных испытаний (пункт 3 повестки дня)**

*Документы:* ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7

11. Группа экспертов напомнила, что в своей резолюции о едином железнодорожном праве (ECE/TRANS/2016/17) Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) настоятельно призвал железнодорожные предприятия и международные организации в области железнодорожного транспорта по мере возможности

апробировать на практике эти правовые положения и предложил Группе экспертов проследить за результатами практической проверки и подготовить соответствующие рекомендации.

12. В ходе обсуждения Группа экспертов сосредоточила свое внимание на том, каким образом будут проводиться эти экспериментальные испытания. Рассматривались два варианта: виртуальные и реальные экспериментальные испытания. В ходе виртуальных испытаний следует использовать существующий грузопоток по конкретному коридору. Эксперты, представляющие задействованные в испытаниях железнодорожные предприятия, должны применить для каждого этапа железнодорожных перевозок и, в случае необходимости, для каждой статьи проекта правовых положений различные гипотетические сценарии, проверяя при этом применимость и последствия новых правовых положений. У Группы экспертов сложилось общее мнение о том, что использовать и применять на практике следует оба варианта: и виртуальные, и реальные испытания. Скорее всего, реальные экспериментальные испытания будут проводиться после виртуальных.

13. Группа экспертов попыталась определить, какие коридоры можно использовать для разработки этих экспериментальных испытаний. Германские и Российские железные дороги сошлись в том мнении, что коридор Российская Федерация – Беларусь – Польша – Германия идеально подходит на роль реального потока для изучения и оценки положений нового правового режима. С этим предложением согласились и Польские железные дороги. Эксперты, представляющие железнодорожные предприятия, сошлись во мнении о том, что им следует сотрудничать и совместно работать в целях проведения экспериментальных испытаний в этом коридоре. Помимо этого, представитель Иранских железных дорог предложил задействовать для второго экспериментального испытания коридор Туркменистан – Иран (Исламская Республика) – Турция. Он упомянул также, что представители Иранских железных дорог свяжутся со своими коллегами на Туркменских и Турецких железных дорогах, чтобы заручиться их согласием на участие. Группа экспертов приветствовала это предложение. Кроме того, Литовские железные дороги заявили, что они ведут консультации с другими железнодорожными предприятиями, в том числе с Белорусскими и Польскими железными дорогами, чтобы достичь договоренности относительно разработки третьего экспериментального испытания. Группа экспертов приветствовала также эту инициативу и призвала представителя Литовских железных дорог прийти к такой договоренности.

14. Группа экспертов также рассмотрела документы ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7, подготовленные профессором Райнером Фрайзе. Группа экспертов напомнила, что на своей предыдущей сессии, а также в ходе совещания «друзей Председателя» она решила, что следует подготовить краткий документ с изложением преимуществ нового правового режима. Это должно позволить тем заинтересованным сторонам, которые не принимали участия в процессе, ознакомиться с его положениями. Такое краткое изложение основных преимуществ нового правового режима содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/6. Группа экспертов решила, что никаких существенных изменений вносить в этот документ не нужно и что на данном этапе он отвечает поставленным целям. По мнению экспертов, к этому документу следует вернуться в будущем, с тем чтобы поддерживать его актуальность.

15. Группа экспертов рассмотрела также документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2016/7, в котором содержится анкета/инструмент для железнодорожных предприятий, предназначенный для проведения экспериментальных испытаний.

В Группе экспертов сложилось общее понимание о том, что данная анкета не является обязательной и окончательной, а что ее следует использовать в качестве ориентира. Вместе с тем Группа экспертов настоятельно рекомендовала ее применять, поскольку ответы различных заинтересованных сторон, выстроенные в соответствии с общей схемой, облегчат дальнейший анализ, сравнение и подготовку конкретных выводов. После подробного обсуждения Группа экспертов решила, что в целях обеспечения конкретных и комплексных ответов в анкету следует включить следующие вопросы и темы:

а) правовой статус демонстрационных пробегов (в том числе в части пограничного контроля и таможенного оформления) в ходе реальных испытаний;

б) при проведении экспериментальных испытаний обоих типов (реальных и виртуальных) следует изучить, проанализировать и, если это возможно, подготовить необходимые документы для нового правового режима;

в) критерии оценки экспериментальных испытаний обоих типов следует обсудить и согласовать при участии всех заинтересованных сторон, и главным образом железнодорожных предприятий;

г) при проведении экспериментальных испытаний обоих типов следует выявить возможные случаи коллизии между новым правовым режимом и КОТИФ/СМГС и составить их перечень.

16. Кроме того, Группа экспертов предложила следующие рекомендации в отношении организации экспериментальных испытаний:

а) следует назначить координаторов от железнодорожных предприятий;

б) следует учесть и использовать опыт, накопленный в ходе подготовки общей накладной ЦИМ/СМГС;

в) для проведения реальных экспериментальных испытаний может потребоваться отдельное типовое соглашение (например, меморандум о взаимопонимании, письмо о намерениях и т.д.) между железнодорожными предприятиями, этот вопрос следует изучить.

17. Группа экспертов решила, что в целях успешного завершения экспериментальных испытаний следует подготовить и согласовать «дорожную (железнодорожную) карту». В такой «железнодорожной карте» должны быть перечислены среди прочего оба типа испытаний, конкретные сроки, а также конкретные мероприятия. После подробного обсуждения Группа экспертов согласовала нижеследующую «железнодорожную карту».

<i>Мероприятия</i>	<i>График</i>	<i>Мандат</i>
<b>Определение коридоров</b>	Октябрь–декабрь 2016 года	Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2), ноябрь 2016 года

1. Российская Федерация – Беларусь – Польша – Германия
2. Туркменистан – Иран (Исламская Республика) – Турция

<i>Мероприятия</i>	<i>График</i>	<i>Мандат</i>
3. Литва – Беларусь – Польша <sup>1</sup>		
<b>Координация между соответствующими железнодорожными предприятиями указанных выше коридоров</b>	Ноябрь 2016 года – февраль 2017 года	КВТ, февраль 2017 года
<i>Виртуальные испытания<sup>2</sup></i>		
1. Использование предложенной анкеты, адаптированной под нужды каждого конкретного коридора		Исполнительный комитет, апрель 2017 года
2. Доработка анкеты	15 февраля 2017 года (крайний срок)	
3. Секретариат анализирует ответы	Февраль–апрель (виртуальные испытания)	
4. Представление результатов Группе экспертов		
5. Вариант: виртуальные испытания для перевозок на большие расстояния (например, Испания – Китай или Монголия – Германия)	Июнь 2017 года	Первое совещание, июнь 2017 года
<i>Реальные испытания</i>		
1. Решение о необходимых мерах (например, меморандум, письмо о намерениях с указанием даты осуществления, процедуры оценки результатов и т.д.)		
2. Взаимодействие с клиентами и таможенными службами		

## V. Возможные дальнейшие шаги в работе над единым железнодорожным правом (пункт 4 повестки дня)

18. Группа экспертов имела возможность обсудить возможные дальнейшие шаги в работе над единым железнодорожным правом. Группа была едина в том мнении, что уже достигнутые результаты работы Группы экспертов весьма впечатляют. Однако все эксперты согласились и с тем, что важно провести экспериментальные испытания для оценки применимости и эффективности предлагаемых правовых положений. Организация процесса и осуществление этих экспериментальных испытаний требует длительного времени, поскольку их струк-

<sup>1</sup> Необходимо получить подтверждение от соответствующих заинтересованных сторон.

<sup>2</sup> На каждом этапе виртуальных и реальных испытаний следует проводить анализ и оценку результатов.

тура должна быть разработана при участии основных заинтересованных сторон и согласована ими. Принятие «железнодорожной карты» является конкретным шагом вперед, а она сама послужит инструментом для проведения экспериментальных испытаний железнодорожными предприятиями. Однако для осуществления таких испытаний требуется больше времени. Группа экспертов просила секретариат и Председателя Группы экспертов на следующей сессии Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) 22–24 ноября 2016 года представить доклад о ходе работы Группы экспертов и просить о продлении мандата Группы экспертов еще на один год.

## **VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)**

19. По этому пункту повестки дня предложений не поступало.

## **VII. Сроки проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)**

20. На своей предстоящей сессии 22–24 ноября 2016 года SC.2 рассмотрит достигнутый прогресс и при необходимости даст указания относительно возможной будущей деятельности Группы экспертов для одобрения КВТ в феврале 2017 года. С учетом этого заинтересованным сторонам будут предоставлены подробные сведения о следующих сессиях.

## **VIII. Резюме решений (пункт 7 повестки дня)**

21. Группа экспертов решила, что секретариат должен подготовить краткий доклад по итогам сессии.

---