



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Группа экспертов по единому железнодорожному праву

Двадцатая сессия

Женева, 9–11 июля 2019 года

**Доклад Группы экспертов по единому
железнодорожному праву о работе ее двадцатой 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	7
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 двадцатую сессию 9–11 июля 2019 года в Женеве. Сессия проходила под председательством г-на А. Дружинина (Российская Федерация).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Германии, Греции, Латвии, Люксембурга, Польши, Российской Федерации, Турции, Хорватии и Швейцарии. В ней также принял участие представитель Европейского союза. На сессии присутствовал также представитель проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ).
3. Кроме того, в ней приняли участие эксперты от следующих межправительственных организаций: Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). 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. (ПКП)», ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), «Пласке» и Франкфуртского университета.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

5. Группа экспертов по единому железнодорожному праву утвердила повестку дня своей двадцатой сессии (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/7).

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

Документация: ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12

6. Группа экспертов рассмотрела и обсудила задачи, вытекающие из ее подробного плана работы:
 - a) Мониторинг доработки необходимых документов:
 - i) На своей девятнадцатой сессии Группа экспертов решила, что документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/3, содержащий перечень документов по договору перевозки, которые, возможно, потребуется скорректировать с учетом положений единого железнодорожного права (ЕЖП), следует обновить путем добавления информации, касающейся: i) актуальности того или иного конкретного документа, используемого в системах ЦИМ/СМГС, для проекта положений ЕЖП и ii) внесения в соответствующих случаях необходимых изменений в каждый документ, имеющий отношение к ЕЖП. С этой целью «ПКП КАРГО С.А.» при поддержке секретариата подготовила документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9, в котором содержится запрошенная информация.
 - ii) Учитывая обсуждение по пункту 6 с) ниже и отсутствие согласия в отношении подхода к разработке ЕЖП в качестве юридически обязательного документа, Группа экспертов отложила обсуждение документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/9.
 - iii) Секретариат проинформировал о рассмотрении текста перевода специальной накладной на английский и французский языки, выполненного МКЖТ, и поблагодарил МКЖТ за его усилия. Секретариат далее сообщил, что накладную в принципе можно подготовить с использованием

соответствующего шаблона на английском и французском языках. Это, возможно, следует сделать после того, как Группа экспертов завершит работу над окончательным вариантом накладной ЕЖП на следующей сессии.

b) Мониторинг значительного количества практических опытных перевозок:

i) Секретариат проинформировал Группу экспертов о своих контактах с железнодорожными предприятиями для выяснения их мнений относительно возможных изменений в специальной накладной по вопросам, поднятым на девятнадцатой сессии и изложенным в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, пункт III 6 b) vii). Секретариат направил сообщения железнодорожным предприятиям 23 мая 2019 года и 17 июня 2019 года, запросив их мнения. Секретариат далее сообщил, что «ЗССК карго» из Словакии ответила на запрос и представила свою точку зрения:

- 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 сочтено полезным;
- включение нового раздела для регистрации новых номеров вагонов (номеров вагонов до и после перевалки) – необходимости в изменении нет;
- слияние граф 49–58 и 72-94 – необходимости в изменении нет; и
- графы 63/102, 64/101 и 71/106 – было предложено согласовать содержание этих граф или оставить только один вариант.

ii) Группа экспертов не пришла к какому-либо выводу по вопросу о возможном внесении дальнейших изменений в специальную накладную.

iii) После девятнадцатой сессии никаких опытных перевозок не производилось. Эксперт от Турции сообщил, что продолжаются усилия по выполнению опытных перевозок между Турцией, Ираном и Туркменистаном. Секретариат проинформировал о получении письма от Российской Федерации (письмо от 5 марта 2019 года, переданное через Постоянное представительство Российской Федерации 23 апреля 2019 года), в котором изложена позиция России в отношении опытных перевозок. Российская Федерация сообщила, что, по ее мнению, опытные перевозки следует проводить только после достижения консенсуса в отношении сферы охвата ЕЖП.

iv) Российская Федерация просила также Турцию сообщить, оценивалась ли опытная перевозка, выполненная до девятнадцатой сессии, на основе каких-либо ключевых показателей эффективности (КПЭ). Российская Федерация считает, что оценка опытных перевозок на основе общепринятых КПЭ была бы полезной и позволила бы сделать вывод о том, являются ли положения ЕЖП, касающиеся договора перевозки, эффективными. В качестве примера Российская Федерация сослалась на КПЭ для оценки использования накладной ЦИМ/СМГС, что позволило сделать следующие выводы:

- значительное сокращение задержек в пунктах пересечения границ (до 10–12 часов),
- снижение транспортных расходов, связанных с процессом переоформления документов,
- возможность использования накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного документа и документа для мультимодальных перевозок,
- упрощение порядка и сокращение сроков рассмотрения претензий и
- возможность использования одной накладной на группы контейнеров.

v) Турция, поддержанная другими экспертами, подтвердила цель этих опытных перевозок, которая в соответствии с кругом ведения Группы (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1) заключается в проверке необходимости внесения каких-либо дополнительных корректировок в положения проекта ЕЖП.

vi) Секретариат напомнил Группе экспертов, что все вопросы, поднятые Турцией по итогам таких перевозок, были обсуждены на девятнадцатой сессии, на которой был сделан вывод о том, что нет необходимости вносить дальнейшие изменения в проект положений ЕЖП, а железнодорожным предприятиям было предложено рассмотреть возможность внесения изменений в специальную накладную, как это предусмотрено выше.

vii) Секретариат далее напомнил Группе экспертов о том, что выгоды, которые должны быть достигнуты в связи с ЕЖП по договору перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении, изложены в «Нормативном документе ЕЭК о международных железнодорожных перевозках грузов», который был запрошен Группой экспертов на ее восемнадцатой сессии. Этот документ был обсужден, прокомментирован Рабочей группой по железнодорожному транспорту на ее семьдесят второй сессии (ноябрь 2018 года) и распространен среди стран, намеченных для проведения опытных перевозок, как часть общего пакета документов.

viii) Российская Федерация предложила странам-участницам представить свои предложения по критериям для оценки эффективности проекта положений ЕЖП в ходе опытных перевозок. Германия и Европейский союз напомнили, что в круге ведения не упоминается разработка критериев в качестве условия для проведения практических опытных перевозок. Такие критерии используются при ретроспективной оценке, т. е. для анализа влияния уже действующего законодательства.

ix) Группе экспертов не удалось договориться относительно разработки таких критериев для обсуждения на следующей сессии. Группа, возможно, вернется к обсуждению вопроса о необходимости критериев эффективности на следующей сессии и с этой целью представит свою рекомендацию Рабочей группе по железнодорожному транспорту.

x) Группа экспертов настоятельно рекомендовала железнодорожным предприятиям провести дополнительные опытные перевозки. Им было также предложено без дальнейших промедлений сообщить о своей позиции по изменениям к накладной в соответствии с вопросами, затронутыми в пункте III 6 b) vii) документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/2, с тем чтобы работа над накладной могла быть завершена на следующей сессии.

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. После обсуждения на девятнадцатой сессии документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5, в котором анализируются последствия принятия конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве юридически обязательного документа по ЕЖП и ее преимуществ, Группа рассмотрела подготовленный Российской Федерацией документ ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12 с предложением разработать ЕЖП в качестве рамочной конвенции, которая будет регулировать экономические, оперативные, технические, технологические и финансовые аспекты железнодорожных операций, такие как использование вагонов, использование инфраструктуры и т. д. В то же время ЕЖП должно стать единым нормативным документом, заменяющим правила КОТИФ и ОСЖД.

- ii) Представляя свой документ, Российская Федерация высказала мнение о том, что одним из возможных решений в соответствии с мандатом является разработка системы документов, формирующих ЕЖП.
- iii) Российская Федерация предложила, чтобы проект конвенции ОСЖД и КОТИФ стал основой для разработки единого режима при решении вышеперечисленных вопросов.
- iv) Что касается разработанного проекта положений ЕЖП о договоре перевозки, то Российская Федерация проинформировала Группу экспертов о дальнейшем изучении этих положений и своем выводе о целесообразности продолжения пересмотра положений об ответственности с учетом интересов всех стран, подписавших Совместную декларацию 2013 года о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права (Совместная декларация ЕЖП 2013 года). Российская Федерация выразила готовность представить к следующей сессии Группы экспертов документ, содержащий сравнительный анализ статей проектов положений ЕЖП, ЦИМ и СМГС, и указать на те аспекты, которые недостаточно полно отражены в проекте положений, для учета потребностей стран, применяющих режим СМГС.
- v) Группа экспертов поблагодарила Российскую Федерацию за подготовку документа и разъяснение своей позиции в ходе его представления.
- vi) Германия отметила, что Стратегия Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на период до 2030 года в интересах устойчивого развития внутреннего транспорта, принятая в феврале 2019 года, не предусматривает приоритетной задачи по разработке глобальной рамочной конвенции о железнодорожном транспорте, заменяющей два существующих международных режима. Европейский союз также отметил, что в дополнение к стратегическим приоритетам, изложенным в пункте 2, в пункте 3 Совместной декларации ЕЖП 2013 года упоминается принцип факультативности.
- vii) Группа экспертов высоко оценила готовность Российской Федерации к тому, чтобы создать систему документов ЕЖП. Вместе с тем ряд экспертов вновь подчеркнули необходимость оценки других вопросов и взаимосвязей, помимо договора перевозки, на предмет их воздействия и выгод, прежде чем будут предприняты усилия по разработке правовых положений.
- viii) Что касается единого железнодорожного режима, то некоторые эксперты, хотя и высоко оценили концепцию Российской Федерации, все же вновь подтвердили свою позицию, согласно которой единые положения следует разрабатывать с учетом нынешних обстоятельств, а именно двух существующих и действующих железнодорожных режимов. В этом контексте приоритетное внимание следует уделять разработке единых железнодорожных положений в тех областях, где они могут оказать наибольшее воздействие на железнодорожные (грузовые) перевозки между странами, применяющими два существующих режима. Некоторые эксперты подчеркнули далее, что положения договора перевозки ЕЖП были разработаны для использования на «опциональной» основе, что позволило бы железнодорожным предприятиям применять их в тех случаях, когда это было бы наиболее выгодно для сторон договора перевозки, тогда как в других ситуациях можно было бы использовать другие нормативные документы. Они сочли это важным преимуществом.
- ix) Турция высказалась в пользу прагматичного поэтапного подхода, предложенного Европейским союзом, который был подробно обсужден на девятнадцатой сессии и получил поддержку со стороны многих экспертов, присутствовавших на совещании.
- x) Швейцария высказала замечание о том, что, хотя разработка единого железнодорожного режима, возможно, является долгосрочной задачей, ее выполнение может быть достигнуто за счет промежуточных этапов, первым из которых является подготовка договора перевозки ЕЖП в виде конвенции.

Другие эксперты поддержали изложенную Швейцарией методологию, которая также соответствует поэтапному подходу, закрепленному в плане работы ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2018/3/Rev.1, принятом Группой в ходе семнадцатой сессии. Однако Российская Федерация не поддержала такое решение.

xi) С учетом этих двух подходов, отраженных в документах ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 и ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/12, а также ограниченного участия стран, подписавших Совместную декларацию ЕЖП 2013 года, в двадцатой сессии Российская Федерация предложила запросить мнения всех этих стран о том, какой подход следует использовать, в ходе письменных консультаций. В частности, Российская Федерация предложила всем странам, подписавшим Совместную декларацию ЕЖП 2013 года, сообщить, выступают ли они за i) разработку конвенции о единых положениях договора железнодорожной перевозки грузов в качестве опционального нормативного документа для перевозки грузов между странами, использующими системы ЦИМ и СМГС («третье законодательство»), или ii) создание единого железнодорожного правового режима на основе рамочной конвенции или системы документов («исключительное право»).

xii) Это предложение не получило поддержки со стороны других экспертов. Европейский союз напомнил, что в соответствии с кругом ведения Группы ей следует завершить свою деятельность и представить доклад Рабочей группе по железнодорожному транспорту на ее на ее семьдесят третьей сессии в ноябре 2019 года.

xiii) Дальнейшее обсуждение пунктов 1 c) и d) круга ведения Группы показало, что, вполне вероятно, отсутствует ясность в отношении того, какие именно конкретные вопросы касаются i) использования вагонов; ii) использования инфраструктуры; iii) перевозки опасных грузов; и iv) использования подвижного состава, в связи с которыми в юридическом документе ЕЖП о договоре перевозки должны содержаться положения, облегчающие выполнение договора перевозки для стран, применяющих режим СМГС. Устное выступление Председателя по этим вопросам помогло отчасти прояснить их.

xiv) Для еще большей ясности секретариат предложил подготовить документ, в котором перечисляются и кратко разъясняются особенности использования вагонов, использования инфраструктуры, перевозки опасных грузов и использования подвижного состава, а также их потенциальные коллизии с выполнением договора перевозки в рамках ЕЖП в режиме СМГС. В документе следует указать на особенности, имеющие важное значение для выполнения договора перевозки на основании положений ЕЖП о договоре перевозки для стран СМГС.

xv) Наличие такого документа должно позволить Группе экспертов понять, следует или нужно ли учитывать эти особенности путем добавления при необходимости новых положений к существующим положениям ЕЖП, касающимся договора перевозки. Новые положения, если таковые будут приняты, скорее всего, будут иметь целью прояснить связь между договором перевозки и другим публичным правом, регулирующим осуществление железнодорожных перевозок. Таким образом Группа сможет завершить первый этап своей работы. В своем докладе Рабочей группе по железнодорожному транспорту Группа экспертов может также определить и согласовать конкретные вопросы, над которыми она, возможно, пожелает продолжить работу в области унификации железнодорожного права.

xvi) Председатель согласился подготовить такой документ к следующей сессии.

xvii) Группа предложила далее секретариату подготовить на основе вышеупомянутого документа проект положений о связи между договором перевозки и публичным правом, регулирующим осуществление железнодорожных перевозок.

xviii) Группа экспертов решила также обсудить конкретные аспекты, вызывающие озабоченность стран СМГС, в проектах положений, учитывая, что Российская Федерация i) представит до начала следующей сессии документ, в котором будут проанализированы эти конкретные аспекты (например, связанные с ответственностью); и ii) эти аспекты будут рассмотрены в рамках структуры проекта положений.

xix) В заключение стоит отметить, что 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. Они должны быть представлены на следующей сессии. Европейский союз предложил объединить документы ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/11 и проекты положений в одном документе для следующей сессии. По мнению Российской Федерации, необходимости в этом нет.

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 была проинформирована о том, что следующую сессию планируется провести во Дворце Наций в Женеве 16–18 октября 2019 года.

VI. Резюме решений (пункт 5 повестки дня)

9. Председатель при поддержке секретариата резюмировал решения, принятые на двадцатой сессии.
-