



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному
транспорту****Семьдесят шестая сессия**

Женева, 16–18 ноября 2022 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**К единому железнодорожному праву
в общеевропейском регионе и в евро-азиатских
транспортных коридорах****Резюме ответов, полученных в ходе консультаций
по разработке положений единого железнодорожного
права, которые прошли в 2022 году****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) на своей семьдесят пятой сессии (Женева, 17–19 ноября 2021 года) решила провести консультации по единому железнодорожному праву (ЕЖП) до начала семьдесят шестой сессии, запланированной на ноябрь 2022 года. SC.2 просила также своего Председателя руководить этими консультациями.
2. Решение о проведении консультаций было принято в связи с тем, что на семьдесят пятой сессии не был достигнут консенсус относительно разработки положений ЕЖП.
3. Существует два подхода к разработке ЕЖП, которые были сформулированы в ходе выполнения мандата Группы экспертов по единому железнодорожному праву (Группа экспертов). Фактически эти подходы являются отправной точкой для проведения запланированных на 2022 год консультаций:
 - подход А заключается в разработке единых правил железнодорожных перевозок по евро-азиатским коридорам для тех областей, где они остро необходимы отрасли (т. е. в отношении договоров перевозки), при сохранении обеих существующих железнодорожных организаций и систем правового регулирования (а именно Единых правовых предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)), применимых при перевозке грузов по соответствующей территории (промежуточное право);
и



- подход В заключается в разработке свода положений единой системы правового регулирования для любых трансграничных железнодорожных перевозок в евро-азиатском пространстве вместо существующих систем ЦИМ и СМГС, который вступит в силу только после того, как будут согласованы и приняты все приложения (касающиеся, например, инфраструктуры, подвижного состава, эксплуатации вагонов, перевозки опасных грузов и т. д.). Согласно данному подходу, отрасль не испытывает насущной потребности в каком-либо третьем правовом режиме, поскольку использование накладной ЦИМ/СМГС позволяет обеспечивать бесперебойность железнодорожных перевозок.
4. В ходе работы вышеупомянутой Группы экспертов часто поднимался вопрос о необходимости понимания мнений всех стран, подписавших Совместную декларацию по ЕЖП. Соответственно, проводимые в 2022 году консультации должны помочь узнать мнения стран, подписавших эту декларацию, а также мнения других заинтересованных стран из региона ЕЭК и других регионов.
 5. В 2013 году Совместную декларацию по ЕЖП подписали 35 государств — членов ЕЭК, а именно: Азербайджан, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Германия, Греция, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Кыргызстан, Латвия, Литва, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Северная Македония, Сербия, Таджикистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария, Швеция и Эстония.
 6. Кроме того, Совместную декларацию подписали две страны, не являющиеся членами ЕЭК: Монголия и Пакистан.
 7. Для облегчения проведения консультаций был разработан простой вопросник, который в начале мая 2022 года был распространен от имени Председателя SC.2 среди министерств транспорта государств — членов ЕЭК, осуществляющих железнодорожные перевозки, и двух государств, не являющихся членами ЕЭК, но подписавших Совместную декларацию, а также направлен Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Вопросник также был распространен среди экспертов, участвовавших в работе Группы экспертов. Адресатов вопросника просили направить ответы в секретариат ЕЭК до 10 июня 2022 года.
 8. На момент подготовки настоящего документа заполненный вопросник представили следующие 20 государств — членов ЕЭК: Беларусь, Бельгия, Босния и Герцеговина, Германия, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Польша, Республика Молдова, Российская Федерация, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция, Узбекистан, Финляндия, Франция и Швеция. Также на него ответили компания «Дойче бан», Международный комитет железнодорожного транспорта (МКЖТ) и ОТИФ.
 9. Хотя на вопросник ответили не все стороны, подписавшие Совместную декларацию, можно с удовлетворением отметить, что ответы были получены от стран, которые в последние годы не принимали активного участия в обсуждении ЕЖП ни в рамках Группы экспертов, ни в рамках SC.2, в том числе от Беларуси, Боснии и Герцеговины, Кыргызстана, Латвии, Республики Молдова, Словакии, Узбекистана, Финляндии и Швеции.
 10. Ниже в разделе II настоящего документа собраны ответы, полученные от вышеупомянутых стран и организаций, и указаны вопросы, которые SC.2, возможно, пожелает обсудить дополнительно. Для удобства чтения в приведенном ниже тексте они выделены курсивом. Кроме того, в разделе III приводятся заключительные замечания Председателя SC.2 по итогам консультаций. Эти замечания были высказаны в ходе специальной сессии SC.2, состоявшейся 7 сентября 2022 года.

II. Полученные ответы

A. Предпочтительный подход к разработке единого железнодорожного права

11. 16 стран (Бельгия, Босния и Герцеговина, Германия, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Польша, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция, Финляндия, Франция и Швеция) сообщили, что предпочитают подход А. Этот подход также предпочитают ОТИФ, МКЖТ и «Дойче бан АГ».

12. Три страны (Республика Молдова, Российская Федерация и Узбекистан) отдали предпочтение подходу В.

13. Наконец, Беларусь предлагает альтернативный подход в качестве компромиссного решения, которое объединит подходы А и В. По мнению Беларуси, первый этап должен состоять в разработке отдельных норм права в отношении договора железнодорожной перевозки грузов в евро-азиатском пространстве, которые будут применяться сторонами договора перевозки на добровольной основе параллельно с ЦИМ и СМГС (подход А). На втором этапе ЦИМ и СМГС следует постепенно отменить, тогда как нормы международного права в отношении отдельного договора железнодорожной перевозки грузов, в которые при необходимости будут вноситься поправки с учетом опыта и предложений сторон этого документа, должны стать единственными положениями международного права, регулирующими договор железнодорожной перевозки грузов в рамках международного сообщения (подход В согласно Беларуси).

14. Предложение Беларуси, возможно, нуждается в дальнейшем уточнении, поскольку в рамках подхода В подразумевается согласование норм права, относящихся не только к договору перевозки грузов в евро-азиатском регионе. *Таким образом, следует уточнить, подразумевает ли Беларусь под ЕЖП исключительно правовые нормы, регулирующие договоры перевозки грузов, или также другие правовые нормы.* Как заявила Российская Федерация, являющаяся сторонницей подхода В, по ее мнению и согласно ее интерпретации совместной декларации, задача работы над ЕЖП заключается в разработке норм ЕЖП, включающих все аспекты обеих существующих правовых систем — ОСЖД и ОТИФ.

15. Полученные ответы подробно изложены в приложении — см. ответы на вопрос 1.

B. Выгоды или отсутствие выгод от наличия конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов (в качестве возможной первой конвенции системы ЕЖП) для отрасли грузового транспорта, осуществляющего перевозку грузов между Европой и Азией

16. Многие страны, выступающие за подход А, ссылаются на многочисленные выгоды от принятия конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов (КДМЖПГ). По их мнению, наличие конвенции, позволяющей заключать единый договор перевозки для конкретной международной отправки грузов по железной дороге между Европой и Азией, с единой накладной, подпадающей под единый правовой режим, принесет значительные выгоды. К ним относятся: снижение административных расходов, сокращение времени перевозок, упрощение процедур и повышение прозрачности правил железнодорожных перевозок с точки зрения клиента.

17. Эти страны также отмечают, что для договаривающихся сторон принятие новой конвенции не будет сопряжено с особой нагрузкой, поскольку ее положения ясны, просты и похожи на положения, которые регулируют сектор автомобильного транспорта и известны благодаря Конвенции КДПГ. Таким образом, присоединение к конвенции будет иметь очень незначительные последствия для финансовых и

административных ресурсов будущих договаривающихся сторон. Кроме того, считается, что принятие конвенции не создаст никакой нагрузки на секретариат ЕЭК с точки зрения административного сопровождения конвенции для ее договаривающихся сторон, если соответствующая функция будет возложена на ЕЭК. Помимо этого, отмечается, что конвенция не противоречит действующим международным нормам и правилам, поскольку была разработана как документ промежуточного права, что тоже считается ее преимуществом.

18. В то же время отмечается, что для стран, которые применяют одновременно режимы ЦИМ и СМГС, выгода от разработки КДМЖПГ будет менее выраженной. Фактически, если перевозка будет начинаться в этих странах, применяться будет либо режим ЦИМ, либо режим СМГС.

19. Кроме того, страны, в которых действуют двусторонние соглашения о прямом международном железнодорожном сообщении, отвечающие также интересам третьих стран, подчеркивают, что будут и впредь применять эти соглашения.

20. И наконец, в качестве дополнительного преимущества КДМЖПГ указывается принцип свободы договора для сторон договора, т. е. их способность принимать решение о различных аспектах договора в соответствии со своими индивидуальными потребностями (хотя это мнение, судя по всему, разделяют не все респонденты (см. пункт 35)).

21. Беларусь предполагает, что ее подход к разработке ЕЖП будет связан с преимуществами для отрасли железнодорожных грузоперевозок, поскольку его применение устранил необходимость переоформления транспортных документов, и что благодаря единой правовой базе взаимодействие сторон договора будет регулироваться на протяжении всего маршрута перевозки. Кроме того, этот подход позволит на начальном этапе применять ЦИМ и СМГС, не нарушая сложившихся отношений между сотрудничающими организациями. *Государства-члены могут рассмотреть вопрос о степени расхождения между этим предложением и подходом А; возможно, потребуются дополнительные разъяснения.* В то же время Беларусь считает, что по истечении начального этапа нецелесообразно иметь три различных правовых режима, которые теоретически регулируют один и тот же правовой аспект, касающийся договора перевозки. В связи с этим следует отметить, что, по мнению некоторых стран, статья 3 КОТИФ обязывает государства — члены ОТИФ в принципе сосредоточить свое международное сотрудничество на взаимодействии в рамках ОТИФ, в то время как в силу статьи 4 КОТИФ для передачи другой организации задачи по разработке всеобъемлющей международной железнодорожной правовой базы требуется решение Генеральной ассамблеи ОТИФ. *В этом смысле может потребоваться дальнейшее рассмотрение предложения Беларуси и требований КОТИФ.*

22. В противовес мнениям, которые страны высказали в пользу подхода А, Российская Федерация подчеркивает, что КДМЖПГ: i) не соответствует целям и задачам совместной декларации; ii) имеет ограниченную сферу применения; и iii) не регулирует технические, технологические и эксплуатационные вопросы, которые неразрывно связаны с процессом перевозки.

23. Российская Федерация также отмечает, что КДМЖПГ вряд ли принесет какую-либо пользу, поскольку уже унифицированная накладная ЦИМ/СМГС позволяет значительно сократить как сроки перевозки, так и операционные и финансовые затраты всех сторон, участвующих в перевозке. *Возможно, отсылку к снижению финансовых затрат следует дополнительно уточнить, поскольку унифицированная накладная ЦИМ/СМГС по-прежнему подпадает под два правовых режима.*

24. Наконец, Узбекистан утверждает, что в изменении правовых норм нет необходимости, поскольку режимы ЦИМ и СМГС уже обеспечивают бесперебойность железнодорожных перевозок. Узбекистан также сообщает, что подход В позволяет избежать радикальных изменений в существующей правовой базе, относящейся к ЦИМ и СМГС. *Возможно, это следует разъяснить подробнее с учетом того, что подход В предполагает разработку ЕЖП в качестве новой рамочной конвенции,*

которая будет регулировать все аспекты железнодорожного права, охватываемые системами ОСЖД и ОТИФ.

25. Полученные ответы подробно изложены в приложении — см. ответы на вопросы 2 и 3.

С. Выгоды от унификации других правовых положений, касающихся, в частности, эксплуатации вагонов, инфраструктуры и т. д., для отрасли грузовых перевозок между Европой и Азией или предварительные условия, необходимые для одобрения действий, направленных на унификацию этих правовых положений

26. Российская Федерация указывает, что согласование технических требований к инфраструктуре и подвижному составу позволит расширить спектр перевозимых грузов, в том числе тех, которые классифицируются как опасные, скоропортящиеся или негабаритные.

27. Республика Молдова не отмечает выгод от унификации правовых положений, не относящихся к договору перевозки. Она упоминает исключительно преимущества унификации накладной. *Поэтому, возможно, Республике Молдова стоит подробнее разъяснить, почему предпочтение отдается подходу В.*

28. С другой стороны, страны, выступающие за подход А, не видят необходимости или по крайней мере неотложной необходимости в согласовании правовых норм, касающихся, в частности, использования инфраструктуры, эксплуатации подвижного состава или вагонов. Они указывают на разницу между правовыми нормами, относящимися к коммерческим и техническим аспектам, отмечая, что унификация последних потребует значительных затрат времени и ресурсов.

29. Кроме того, Польша считает, что с учетом существующих технических условий (разная ширина колеи) необходима перевалка груза из вагонов одного стандарта колеи в вагоны другого стандарта. Представители страны отмечают, что перевод целых составов через стыковочный узел колеи требует перестановки колесных пар или применения комбинированных сцепок, что в данный момент не практикуется. Однако если через стыковочный узел колеи можно будет переводить целые составы, то дальнейшая унификация правовых норм, в частности касающихся использования инфраструктуры или эксплуатации вагонов, будет более оправданной. Кроме того, она была бы оправдана, если бы в практику вошла выдача лицензий на перевозку грузов по сетям иностранных железнодорожных ведомств, поскольку это сделало бы возможными так называемые самостоятельные перевозки с использованием перевозчиками собственной локомотивной тяги.

30. Далее отмечается, что острая регулятивная проблема с перевозкой опасных грузов между Европой и Азией отсутствует. *Соответственно, можно дополнительно пояснить, почему, по мнению одних стран, согласование других правовых норм имеет большое значение для облегчения перевозок между Европой и Азией, тогда как, по мнению других стран, никаких острых проблем не выявлено.*

31. Беларусь отмечает, что ей неясно, к чему следует относить создание единого свода унифицированных правовых норм, и поэтому она, по-видимому, рассматривает ЕЖП как КДМЖПГ, в результате принятия которой по прошествии определенного времени произойдет поэтапный отказ от ЦИМ и СМГС. В то же время представители страны предполагают, что разрабатываемые положения ЕЖП должны обеспечивать «...независимое и комплексное решение вопросов регулирования отношений по перевозке грузов без отсылки к другим правовым системам». *Эта формулировка, возможно, нуждается в дальнейшем уточнении со стороны Беларуси.*

32. Полученные ответы подробно изложены в приложении — см. ответы на вопросы 4 и 5.

D. Положения проекта конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов, которые не могут быть приняты

33. Большинство стран, выступающих за подход А, одобряют проект текста КДМЖПГ, поскольку не выделяют ни одного положения, которое казалось бы им неприемлемым. В то же время они полностью признают, что работа по окончательному изучению всех положений еще не завершена.

34. Польша предлагает продолжить обсуждение статьи 13, чтобы уточнить срок доставки в том случае, когда он не оговорен в договоре. Кроме того, по мнению Польши, уточнить следует пункт 1 статьи 28, в котором предпочтительно ссылаться на коммерческий акт в качестве уведомления об ущербе. Польша считает также, что целесообразно будет предусмотреть наличие образца накладной. Наконец, в статье 34 о регрессных требованиях, по мнению Польши, следует установить ограничение действий в рамках регрессных требований, а также правила и сроки для их предъявления.

35. Российская Федерация считает, что проект КДМЖПГ противоречит ее экономическим интересам, поскольку в нем не оговариваются вопросы ответственности сторон перевозки. Российская Федерация ссылается на свои конкретные предложения, изложенные в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5. По мнению Российской Федерации, формулировку статьи об области применения следует пересмотреть. Необходимо добавить правила, относящиеся к условиям перевозки. Проект следует дополнить положениями, касающимися преддоговорного согласования. Российская Федерация также заинтересована в добавлении образца накладной. Характер штрафов, которые может быть обязан выплатить грузоотправитель, следует уточнить, поэтому пункт 2 статьи 7 нужно пересмотреть. По мнению Российской Федерации, в статье 13 следует также указать сроки доставки груза во избежание принятия конвенции, допускающей свободу согласования сроков между сторонами договора либо содержащей ссылки на разумные сроки.

36. Считается также, что в текст следует включить статью о передаче вагонов, поскольку в настоящее время практикуется также перестановка вагонов на колесные пары другого стандарта колеи либо применение раздвижных колесных пар. Российская Федерация полагает, что если такая передача, т. е. передача вагонов с грузом, будет осуществляться, то соответствующую информацию следует указывать в накладной. Кроме того, срок доставки необходимо увеличить на время, необходимое для осуществления передачи. *(Этот подход, по-видимому, противоречит практике, упомянутой в пункте 29 выше, которая, возможно, нуждается в уточнении)*. Кроме того, предлагается определить конкретные сроки давности по возможным искам, связанным с исполнением договора перевозки. Помимо этого, Российская Федерация прокомментировала положения о регрессных требованиях и коммерческом акте аналогично Польше.

37. Российская Федерация однозначно считает недостатком КДМЖПГ те аспекты, которые оставлены на усмотрение сторон, поскольку в этом случае стороны договора должны будут обращаться к сложившейся практике или внутригосударственным нормативным актам. В то же время отмечается, что некоторые другие организации, например «Дойче бан», высказались о том, что свобода договора для сторон, т. е. согласование оставленных на их усмотрение вопросов в отдельном договоре, должна рассматриваться как преимущество КДМЖПГ. *Следовательно, эти вопросы могут быть предметом дальнейшего обсуждения с акцентом на том, какая степень свободы договора будет выгодна будущим сторонам договоров перевозки, регулируемых КДМЖПГ.*

38. С другой стороны, Турция предлагает пересмотреть положения о добровольном согласии (или сам принцип добровольного согласия), поскольку, по ее мнению, они лишь усложнят осуществление КДМЖПГ и увеличат риск неправильного выполнения юридических процедур. Соответственно, Турция, по всей видимости, считает, что

КДМЖПГ следует сделать обязательной для любой перевозки грузов, подразумевающей переход от режима ЦИМ к режиму СМГС и наоборот.

39. Беларусь считает, что случаи невозможности применения КДМЖПГ в соответствии с существующими положениями требуют дальнейшего обсуждения, в том числе с точки зрения необходимых сопроводительных документов на перевозку.

40. Наконец, ОТИФ отмечает, что дальнейшего обсуждения требует сам проект окончательных положений КДМЖПГ.

41. Полученные ответы подробно изложены в приложении — см. ответы на вопрос 6.

Е. Положения существующих железнодорожных правовых режимов КОТИФ и СМГС, противоречащие принятию конвенции о договоре международной железнодорожной перевозке грузов

42. Страны — члены ОТИФ отмечают, что согласно статье 4 КОТИФ Генеральная ассамблея ОТИФ должна будет дать согласие на начало процесса, предусматривающего замену любого правового документа, разработанного ОТИФ, например ЦИМ, на другой документ, например рамочную конвенцию по ЕЖП. В то же время, поскольку КДМЖПГ была разработана в качестве промежуточного права и может быть принята только в этом качестве, она не будет противоречить указанным положениям КОТИФ.

43. С другой стороны, страны — члены СМГС не указали на какие-либо положения СМГС, которые ограничивали бы возможность разработки новой конвенции или конвенций по ЕЖП.

44. Полученные ответы подробно изложены в приложении — см. ответы на вопрос 7.

III. Выводы

45. В своих заключительных комментариях, сделанных в ходе специальной сессии SC.2 по ЕЖП, Председатель отметил следующее:

а) в отношении дополнительных заявлений о предпочтительном подходе к разработке ЕЖП в будущем:

- Ирландия и Португалия письменно сообщили, что, хотя они не могут принять участие в специальной сессии SC.2, они выражают свою поддержку развитию ЕЖП в рамках подхода А;
- Швейцария подтвердила свою позицию в отношении предпочтения подхода А к разработке ЕЖП;
- Чехия также сообщила о своей поддержке подхода А;

б) в отношении разъяснений по письменным заявлениям:

- ссылаясь на пункты 21 и 31, Беларусь подтвердила свое заявление о том, что будущей КДМЖПГ в рамках ЕЖП на начальном этапе следует сосуществовать с действующими документами ЦИМ и СМГС, регулирующими перевозки в евро-азиатском регионе (т. е. перевозки, подпадающие под оба режима ЦИМ и СМГС, а также перевозки внутри режимов ЦИМ или СМГС в тех случаях, когда сторонами договора перевозки принято соответствующее решение). Она также подтвердила, что после начального этапа и по мере накопления опыта применения КДМЖПГ в рамках режима ЕЖП эта конвенция должна стать единственной конвенцией, регулирующей договор перевозки, т. е. заменить правовые документы ЦИМ и СМГС;

- в отношении пункта 23 Российская Федерация пояснила, что под «финансовыми затратами» подразумевается плата за оформление накладной;
- ссылаясь на пункты 30 и 36, Польша пояснила, что перевозка грузов через стыковочный узел осуществляется путем перевалки, в то время как в отдельных случаях, главным образом при перевозке грузов навалом, на конкретных маршрутах может выполняться передача вагонов с заменой тележек.

46. Председатель также отметил, что подавляющее большинство респондентов, принявших участие в консультации, высказались в поддержку разработки ЕЖП в рамках подхода А.

47. Председатель просил передать настоящий документ Рабочей группе по железнодорожному транспорту на ее семьдесят шестой сессии, в рамках которой при необходимости может быть рассмотрено решение о дальнейших действиях в отношении ЕЖП.

Приложение

Ответы на вопрос 1

Беларусь	Подход С
	Мы предлагаем третий подход С, который в качестве компромиссного решения объединяет подходы А и В, учитывая при этом позиции всех сторон: первый этап будет заключаться в реализации подхода А путем разработки отдельных норм транспортного права, регулирующих железнодорожные перевозки в евро-азиатском регионе и применяющихся заинтересованными сторонами перевозок на добровольной основе, параллельно с КОТИФ/ЦИМ и СМГС; второй этап будет заключаться в совершенствовании данного подхода (с учетом опыта и предложений сторон, применяющих указанное право) и рассмотрении возможности постепенного отказа от КОТИФ/ЦИМ и СМГС, что будет являться реализацией подхода В.
Бельгия	Подход А
Босния и Герцеговина	Подход А
Финляндия	Подход А
Франция	Подход А
Германия	Подход А
Кыргызстан	Подход А
Латвия	Подход А
Литва	Подход А
Люксембург	Подход А
Нидерланды	Подход А
Польша	Подход А
Республика Молдова	Подход В
Российская Федерация	Подход В
	<p>Российская Федерация, представленная Министерством транспорта и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), уже 10 лет пропагандирует этот подход, основываясь в первую очередь на положениях Совместной декларации о развитии евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, которую подписали 37 министров транспорта.</p> <p>В пункте 2 декларации говорится о создании «регулятивных условий, эквивалентных условиям, существующим применительно к конкурирующим видам транспорта, таким как автомобильный, воздушный, внутренний водный и морской», тогда как пункт 2 а) декларации четко предусматривает «введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, (...) позволяющего упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок».</p> <p>Это подтвердило политическую волю и стремление евразийских стран к совместной работе над проектом единого железнодорожного права, включающего аспекты обеих существующих правовых систем — ОСЖД и ОТИФ.</p> <p>Таким образом, целью проводимой работы является обеспечение одинаковых правовых условий для перевозки грузов и пассажиров в Евразийском регионе и создание единой системы права на смену существующим правовым режимам.</p>

Следует также отметить, что подход А описывается как разработка «единых правил железнодорожных перевозок по евро-азиатским коридорам для тех областей, где они остро необходимы отрасли (т. е. в отношении договоров перевозки)». В то же время ход работы по проекту ЕЖП продемонстрировал низкий уровень участия железнодорожных сетей со стандартом колеи 1520 мм (за исключением Азербайджана, Казахстана и Российской Федерации). Мы также отмечаем отсутствие четкого запроса о безотлагательном внедрении ЕЖП со стороны деловых кругов, которые явно сильнее озабочены тарифными, таможенными и временными аспектами перевозок.

Словакия	Подход А
Словения	Подход А
Швеция	Подход А
Турция	Подход А Ввиду развития грузоперевозок в стране, особенно с учетом ввода в эксплуатацию железнодорожной линии Баку — Тбилиси — Карс и увеличения объема перевозимых грузов с момента запуска этой линии (в октябре 2017 года), разработка норм ЕЖП стала еще более важной задачей для Турции. В настоящее время мы придерживаемся подхода А.
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Подход А
Узбекистан	Подход В Поскольку создание единого свода унифицированных правовых норм для любых трансграничных железнодорожных перевозок на евразийском пространстве, заменяющего существующие системы СМГС и ЦИМ, возможно только после принятия всех приложений (в частности, касающихся инфраструктуры, подвижного состава, перевозки опасных грузов и т. д.), наиболее подходящим вариантом считается подход В.
ОТИФ	Подход А На своей пятнадцатой сессии, состоявшейся 28–29 сентября 2021 года, Генеральная ассамблея ОТИФ поддержала разработку и принятие положений промежуточного права, регулирующих взаимодействие КОТИФ/ЦИМ и СМГС, в целях облегчения международных железнодорожных грузовых перевозок между Европой и Азией. Однако эти положения промежуточного права не должны противоречить Единым правовым предписаниям ЦИМ. См. неофициальный документ № 1 SC.2 (2021 год).
МКЖТ	Подход А
«Дойче бан»	Подход А

Ответы на вопрос 2

Беларусь	Подход С создаст определенные преимущества, такие как устранение необходимости переформлирования транспортных документов и внедрение единой правовой базы, регулирующей взаимодействие участников перевозки на протяжении всего маршрута перевозки, но при этом позволит применять КОТИФ/ЦИМ и СМГС в соответствии с потребностями заинтересованных сторон без непосредственного нарушения сложившихся отношений или логистических схем.
-----------------	--

Бельгия	Работа отрасли железнодорожного транспорта, как и любая другая экономическая деятельность, в целях своего надлежащего развития должна опираться на значительную правовую определенность. Именно поэтому наличие конвенции, выступающей в качестве согласующего звена между существующими правовыми документами в области договоров перевозки (режимы ЦИМ и СМГС), представляет интерес для отрасли в целом. Кроме того, такой подход крайне важен в контексте перехода от других видов транспорта к железнодорожному.
Босния и Герцеговина	Босния и Герцеговина поддерживает подход А, считая, что он способствует расширению участия отрасли в грузоперевозках между Европой и Азией. Кроме того, учитываются практические аспекты эксплуатации составов на местах в целях улучшения и ускорения грузоперевозок между двумя континентами.
Финляндия	Финляндия имеет двустороннее соглашение о прямом международном железнодорожном сообщении с Российской Федерацией, которое также служит интересам любых третьих стран и сторон, поскольку Финляндия обязана обеспечить соответствие транзитных перевозок, например из Швеции через Финляндию в Российскую Федерацию, требованиям двустороннего межгосударственного соглашения. Аналогичным образом Российская Федерация обязана обеспечить соответствие транзитных перевозок, например из Китая или Казахстана, требованиям двустороннего межгосударственного соглашения. Кроме того, Финляндия считает, что в основу любого многостороннего соглашения следует положить существующие многосторонние соглашения (т. е. соглашения в рамках ОТИФ и ОСЖД). Тем не менее в связи с жестокой войной, которую Россия начала против Украины, Финляндия (и ее железнодорожные предприятия) постепенно прекратит все прямые международные железнодорожные перевозки между Финляндией и Россией. Маршруты транзитных (железнодорожных контейнерных) перевозок в Азию будут изменены и пройдут, например, через Турцию, Грузию, Армению, Азербайджан и Казахстан в Китай. Соответственно, ЕЖП (установление промежуточного правового режима, регулирующего договоры перевозки грузов (ОТИФ/ЦИМ и ОСЖД/СМГС, в особенности режима единой ответственности)) может облегчить железнодорожные грузоперевозки между Европой и Азией.
Франция	Предприятия полагаются на предсказуемые и легко выполнимые правовые нормы. Поэтому ключевую роль в международной торговле играет унификация права. В отношении международных перевозок существует ряд международных конвенций о договорах перевозки, которые оказались очень успешными и важными для выполнения перевозок в рамках евразийской торговли. Наиболее ярким примером является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), которая насчитывает 58 договаривающихся сторон из Европы и Азии. Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве возможной первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву будет играть для железнодорожного транспорта такую же роль, какую КДПГ играет для автомобильного транспорта. Благодаря ей будет создана предсказуемая правовая среда для гражданско-правовых аспектов железнодорожных перевозок между Европой и Азией, т. е. будут прояснены вопросы, связанные с заключением договора, правами и обязанностями участвующих сторон, ответственностью и т. д. Одним договором перевозки может быть охвачена вся перевозка целиком.
Германия	Предприятия полагаются на предсказуемые и легко выполнимые правовые нормы. Поэтому ключевую роль в международной торговле играет унификация права. Международные перевозки всеми видами транспорта, кроме железнодорожного, регулируются международными конвенциями о договорах перевозки, которые оказались очень успешными и важными для перевозок в рамках евразийской торговли. Наиболее ярким примером является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), которая насчитывает 58 договаривающихся сторон из Европы и Азии.

Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве возможной первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву будет играть для железнодорожного транспорта такую же положительную роль, какую КДПГ играет для автомобильного транспорта. Благодаря ей будет создана предсказуемая правовая среда для гражданско-правовых аспектов железнодорожных перевозок между Европой и Азией, т. е. будут прояснены вопросы, связанные с заключением договора, правами и обязанностями участвующих сторон, ответственностью и т. д. Одним договором перевозки может быть охвачена вся перевозка целиком.

В отличие от этого сейчас грузовые железнодорожные перевозки между Европой и Азией подпадают как минимум под два правовых режима: режим ЦИМ, установленный ОТИФ, и режим СМГС, установленный ОСЖД. Это увеличивает юридическую сложность перевозок и связанные с ними расходы.

Кыргызстан	Потому что наша организация относится к режиму СМГС.
Латвия	<p>Такой подход позволит установить промежуточный правовой режим (режим единой ответственности), регулирующий договоры перевозки грузов, для которых не применимы ни КОТИФ/ЦИМ, ни СМГС.</p> <p>Выбор подхода А — это добровольный выбор договаривающихся сторон.</p> <p>Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в рамках ЕЖП не будет препятствовать выполнению действующих обязательных нормативных требований на национальном или региональном уровнях, не приведет к созданию нового уровня международного права и не потребует больших капиталовложений.</p>
Литва	<p>Сейчас грузовые железнодорожные грузоперевозки между Европой и Азией подпадают как минимум под два правовых режима: режим ЦИМ, установленный ОТИФ, и режим СМГС, установленный ОСЖД. Это увеличивает юридическую сложность перевозок и связанные с ними расходы.</p> <p>Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в качестве возможной первой конвенции системы конвенций по единому железнодорожному праву помогла бы создать предсказуемую правовую среду для железнодорожных перевозок между Европой и Азией и содействовала бы прояснению вопросов, связанных с составлением договора, правами и обязанностями участвующих сторон, ответственностью и т. д.</p>
Люксембург	<p>Со стороны железнодорожных операторов и их клиентов:</p> <p>Железнодорожные операторы и их клиенты получают непосредственные преимущества от настоящего предложения о едином железнодорожном праве в качестве конвенции о договоре перевозки. По сути, это предоставит им возможность заключать единый договор перевозки для конкретной международной отправки грузов по железной дороге между Европой и Азией, который будет сопровождаться единой накладной, регулируемой единым международным правовым режимом.</p> <p>В целом проект конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов предоставит железнодорожным операторам и их клиентам возможность быстро и экономически эффективно перемещать грузы через евразийский континент, пользуясь единым правовым режимом с минимальным административным бременем.</p> <p>Со стороны государств-участников (являющихся договаривающимися сторонами или подписавших проект конвенции):</p> <p>После первоначальных мероприятий по обсуждению и согласованию окончательного текста конвенции никакого особого (негативного) влияния для государств-участников не предполагается. С юридической точки зрения предлагаемый документ является четким, простым и аналогичным тем, которые уже существуют в секторе дорожных перевозок (Конвенция КДПГ). Для его внедрения потребуются лишь выполнить ряд разовых задач по подписанию и ратификации текста конвенции.</p>

Как указывалось выше, осуществление конвенции само по себе будет иметь очень незначительные последствия для финансовых и административных ресурсов государств-участников. Имеющиеся на уровне ЕЭК структуры достаточны для обеспечения необходимого контроля и административного сопровождения.

Со стороны соответствующих организаций, межправительственных организаций и отраслевых ассоциаций:

Являясь предложением о промежуточном праве, проект конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов не противоречит существующим правилам ЦИМ и СМГС, которые применяются к международным железнодорожным перевозкам внутри границ соответствующих географических территорий.

Нидерланды	Подход А позволит заключать единый договор перевозки для евро-азиатских перевозок, что обеспечит прямую выгоду для клиентов железнодорожных грузоперевозок. Подход А дает возможность предпринять дополнительные шаги в среднесрочной/долгосрочной перспективе.
Польша	<p>Для железнодорожных предприятий и клиентов из государств, применяющих только Единые правовые предписания ЦИМ, существует множество преимуществ, а именно:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) прозрачность правил железнодорожных перевозок с точки зрения клиента; 2) сокращение административных расходов; 3) сокращение срока перевозки; 4) упрощение процедур. <p>Наибольшую выгоду получают железнодорожные предприятия и клиенты из Австрии, Германии, Франции и т. д.</p> <p>Польша в качестве страны транзита не влияет на решение грузоотправителя, ведущего деятельность в одной из этих стран, поэтому можно предположить, что грузоотправитель самостоятельно принимает решение о применении либо неприменении конвенции по ЕЖП.</p> <p>В целом с точки зрения железнодорожных предприятий, которые в настоящее время применяют Единые правовые предписания ЦИМ либо СМГС, преимущества не столь очевидны. Клиенты, отправляющие грузы в Польшу для их дальнейшего следования в восточном направлении, будут применять правила СМГС, которые являются единственными известными им правилами в данном случае, тем более что СМГС, статья 1 («Предмет Соглашения») гласит: «Настоящим Соглашением устанавливается прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам (...)», а СМГС, статья 3, пункт 1 гласит: «1. Настоящее Соглашение устанавливает единые правовые нормы договора перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении и в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении».</p>
Республика Молдова	н. д.
Российская Федерация	н. д.
Словакия	Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов как возможная первая конвенция системы единого железнодорожного права — это общеизвестный для всех субъектов отрасли документ, который поможет всем участникам, осуществляющим грузовые перевозки между Европой и Азией.
Словения	—
Швеция	Поскольку в настоящее время грузовые железнодорожные перевозки между Азией и Швецией напрямую не осуществляются, у нас нет практического опыта, связанного с преимуществами для отрасли. Однако более прагматичным представляется поэтапный подход, предполагающий разработку «Конвенции о договоре перевозки в рамках ЕЖП» в качестве первого этапа. Кроме того, разработка такой конвенции,

которая будет сосуществовать с применимыми нормами ОТИФ и ОСЖД, вероятно, будет более достижимой задачей, чем создание глобального механизма, предполагающего роспуск ОТИФ и ОСЖД. Важно, чтобы любые подобные положения промежуточного права не противоречили Единым правовым предписаниям ЦИМ.

Турция	Благодаря подходу А к выполнению грузоперевозок между Европой и Азией (промежуточное право) будет обеспечена единая правовая база для операций с грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом от места отправления до места назначения, и, следовательно, можно будет заключать договор перевозки между железнодорожным предприятием отправления и грузовладельцем, действующий на всем протяжении коридора. Таким образом, перевозки грузов будут удобны и для грузовладельцев, и для логистического сектора, поскольку на всем протяжении коридора они будут защищены нормами международного общего права.
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Предлагаемая Конвенция устранил явный и давно известный пробел и тем самым поможет облегчить международные железнодорожные грузовые перевозки между Европой и Азией, став результатом интенсивной работы, обсуждений и консультаций с представителями отрасли под руководством Группы экспертов, которые проводились на протяжении нескольких лет. Это решение станет первым шагом на пути к возможной разработке более широкого механизма в надлежащий момент. Развитие этого механизма с течением времени позволит более эффективно разрабатывать и внедрять целевые правовые инструменты, устраняющие явные пробелы и выявляющие области потенциального улучшения интеграции. Такой эволюционный подход позволит SC.2 и государствам-членам своевременно разрабатывать решения и целевые меры, которые не будут пересекаться или дублироваться с другими существующими правовыми механизмами и документами.
Узбекистан	—
ОТИФ	ОТИФ является межправительственной организацией, а не представителем отрасли. Тем не менее такой подход позволит установить промежуточный правовой режим (в частности, режим единой ответственности), регулирующий договоры перевозки грузов, к которым не применимы ни КОТИФ/ЦИМ, ни СМГС.
МКЖТ	Значительное упрощение правовой базы для перевозок по Евразии. Один договор и единый режим ответственности. Больше согласования, меньше затрат.
«Дойче бан»	<p>Транспорт является крайне важной составляющей развития международной торговли. За последние десятилетия объем международной торговли резко вырос, особенно между Европой и Азией. Железнодорожный транспорт зарекомендовал себя как достойная альтернатива морскому и/или воздушному транспорту, поскольку перевозки таким транспортом вдвое быстрее морских перевозок и значительно дешевле авиаперевозок.</p> <p>Но поскольку законодательство о железнодорожных перевозках, регулирующее международные перевозки в Евразии, в настоящее время применяется в рамках двух основных (разных) режимов (КОТИФ/ЦИМ и СМГС), железнодорожный транспорт находится в конкурентно невыгодном положении по сравнению с другими видами транспорта, для которых в течение длительного периода времени используется гармонизированная правовая система, регулирующая международную перевозку грузов (автомобильный транспорт — КДПГ, морской транспорт — Гаагско-Висбийские правила, воздушный транспорт — Монреальская конвенция). В настоящее время грузовые экспедиторы и железнодорожные предприятия вынуждены заключать два договора, составленные в соответствии с двумя разными правовыми режимами, что создает ненужную нагрузку и препятствует ведению бизнеса. Необходимость переоформления отправки груза в точке смены режимов правового регулирования грузоперевозок ЦИМ и СМГС влечет за собой дополнительные финансовые и временные затраты. Кроме того, применение двух</p>

различных правовых режимов для одной отправки грузов железнодорожным транспортом предполагает, что в случае утери или повреждения груза клиенты сталкиваются с серьезными затруднениями при составлении претензий и обеспечении их урегулирования.

Подход А, изложенный в сопроводительном письме директора Отдела устойчивого транспорта г-на Юйвэя Ли (UNECE/2022/TRANS/9), позволяет решить вышеупомянутые проблемы, поскольку он предоставляет участвующим железнодорожным перевозчикам и их клиентам возможность подписания единого договора перевозки, охватывающего весь маршрут в рамках международного железнодорожного сообщения (в частности, сообщения Европа — Азия), и обеспечения регулирования этого договора единым международным правовым режимом на основе выраженного обоюдного согласия (принцип добровольного согласия). Выбор подхода А — это добровольный выбор договаривающихся сторон. При перевозке грузов между Европой и Азией по-прежнему сохранится возможность применять режимы ЦИМ и СМГС, в том случае если стороны считают, что Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в рамках ЕЖП не подходит для данного груза. В этом случае договаривающимся сторонам все равно придется решать вышеупомянутые проблемы (например, проблему двух договоров грузоперевозки).

Выбор в пользу конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в рамках ЕЖП влечет за собой целый ряд преимуществ для договаривающихся сторон/отрасли:

1. Применение единого, простого и понятного правового режима, ориентированного только на существенные вопросы, связанные с железнодорожными грузовыми перевозками. Этот режим охватывает операцию перевозки на всем маршруте от местонахождения отправителя до местонахождения получателя. Таким образом, отпадает необходимость учитывать разные режимы регулирования грузовых перевозок и различные положения, относящиеся к ним. Следовательно, это упрощает применимые правила, процесс обработки и состав документации, а также сокращает и ускоряет процессы административного сопровождения.
2. Использование единой сквозной накладной ЕЖП, которая регулируется только одним режимом транспортного права и больше не должна подпадать под две правовые системы (в отличие от накладной ЦИМ/СМГС). Накладная ЕЖП также устраняет необходимость «повторной отправки» груза на границе между зонами действия режимов ЦИМ и СМГС.
3. Учет предпочтений договаривающихся сторон путем укрепления их способности выбирать желаемый вид договора. Стороны, подписавшие договор перевозки, могут самостоятельно определять многие положения договора в зависимости от своих индивидуальных потребностей. Следовательно, такой подход укрепляет договорную свободу сторон.
4. Возможность применения ЕЖП к определенным дополнительным видам перевозок с задействованием других видов транспорта (мультимодальные перевозки) на протяжении всего маршрута. Так, контейнерные перевозки грузовыми автомобилями или баржами в данный момент приобретают все более важное значение как средство доставки грузов от отправителя к перегрузочным терминалам и от терминалов прибытия к получателю. Этот факт можно будет учесть в едином договоре перевозки «от двери до двери» в рамках ЕЖП.
5. Единая система ответственности за утерю, повреждение или задержку груза. Она будет применяться ко всем железнодорожным перевозчикам, участвующим в перевозках «от двери до двери», и больше не должна будет подпадать под разные правила в отношении ответственности, применяющиеся в рамках разных правовых систем.

6. Появится возможность обеспечить минимальный уровень ответственности перевозчика с определенными максимальными пределами возмещения. Вместе с тем договаривающиеся стороны могут договориться и о более высоком пределе ответственности перевозчика. В определенных случаях ответственность грузоотправителя может быть ограничена той же суммой, что и ответственность перевозчика.

В целом единое железнодорожное право, находящее отражение в Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов, предоставляет железнодорожным операторам и их клиентам возможность быстро и экономически эффективно осуществлять грузоперевозки по маршрутам между Европой и Азией в рамках единой правовой системы и при меньших административных затратах. Единый механизм правового регулирования в рамках единого железнодорожного права позволит железнодорожным компаниям и их клиентам применять единый договор перевозки «от двери до двери» и единую накладную даже на маршрутах, протяженность которых превышает 10 000 км, что приблизит их возможности по осуществлению перевозок на дальние расстояния к возможностям конкурентов в секторах автомобильных и морских грузоперевозок.

Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в рамках ЕЖП не будет препятствовать выполнению действующих обязательных нормативных требований на национальном или региональном уровнях, поскольку она является документом промежуточного права, не приводит к созданию нового слоя международного права, не требует больших капиталовложений, является простым документом (не распространяющимся на сотни страниц) и, следовательно, может стать надежным решением в обозримые сроки в соответствии с потребностью отрасли.

Ответы на вопрос 3

Беларусь	В будущем нецелесообразно иметь несколько систем транспортного права (КОТИФ/ЦИМ, СМГС, единое железнодорожное право), которые по сути относятся к одному и тому же предмету регулирования (т. е. к перевозке грузов в международном железнодорожном сообщении) и решают на соответствующих маршрутах один и тот же вопрос с помощью различных инструментов регулирования перевозок и взаимодействия между их участниками. В случаях, когда на отдельных участках маршрута разные субъекты применяют разные режимы, регулирующие договор перевозки, применение исключительно подхода А (без перспективы применения подхода В) усложнит оформление документов и логистику при перевозке грузов.
Бельгия	н. д.
Босния и Герцеговина	н. д.
Финляндия	н. д.
Франция	н. д.
Германия	н. д.
Кыргызстан	Не возражает
Латвия	н. д.
Литва	н. д.
Люксембург	н. д.
Нидерланды	н. д.

Польша	Как упоминалось выше
Республика Молдова	—
Российская Федерация	<p>Проект правовых положений о международной перевозке грузов, разработанный Рабочей группой:</p> <ul style="list-style-type: none"> • не соответствует целям и задачам декларации, упомянутой в ответе на вопрос 1 вопросника; • охватывает исключительно договор перевозки и даже не может быть назван «третьим правом» в дополнение к существующим ЦИМ (ОТИФ) и СМГС (ОСЖД). Помимо договора, эти правовые положения должны охватывать технические, технологические и эксплуатационные вопросы (в отношении требований к подвижному составу и инфраструктуре), которые неразрывно связаны с процессом перевозки; • имеет область применения, ограниченную перевозками между странами ЦИМ и СМГС и, следовательно, только определенными маршрутами. <p>Разработка документа не принесет существенной пользы, учитывая успешное внедрение единой накладной ЦИМ/СМГС, которая значительно сокращает временные, эксплуатационные и финансовые затраты всех сторон, участвующих в перевозке.</p>
Словакия	н. д.
Словения	—
Швеция	н. д.
Турция	н. д.
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	н. д.
Узбекистан	<p>Согласно такому подходу в настоящее время у отрасли нет необходимости менять существующий режим правового регулирования договора перевозки или создавать новый, поскольку накладные ЦИМ и СМГС обеспечивают бесперебойность железнодорожных перевозок.</p> <p>Кроме того, подход В позволяет избежать радикального изменения существующей нормативно-правовой базы ЦИМ и СМГС, переобучения персонала для работы в соответствии с требованиями новых правовых норм и дополнительных затрат на тиражирование новых форм накладных и нормативных документов.</p>
ОТИФ	н. д.
МКЖТ	н. д.
«Дойче бан»	н. д.

Ответы на вопрос 4

Беларусь	<p>Считаем целесообразным решать вопрос о внедрении единого железнодорожного права и постепенном отказе от КОТИФ/ЦИМ и СМГС на поэтапной основе с учетом интересов как перевозчиков, так и грузовладельцев, что позволит принимать решения о внедрении единого железнодорожного права прогрессивно, на основе результатов, подтверждающих его эффективность и жизнеспособность.</p>
-----------------	---

Бельгия	н. д.
Босния и Герцеговина	н. д.
Финляндия	н. д.
Франция	н. д.
Германия	н. д.
Кыргызстан	—
Латвия	н. д.
Литва	н. д.
Люксембург	н. д.
Нидерланды	н. д.
Польша	<p>Стоит отметить, что разработка системы единого железнодорожного права (как и в случае с воздушным или морским транспортом) принесет пользу всем заинтересованным сторонам. С учетом текущих технических условий (разные стандарты колеи: 1435 мм и 1520 мм) необходима перевалка грузов из вагонов одного стандарта колеи в вагоны другого стандарта.</p> <p>Движение целых составов через пункты смены колеи возможно только при использовании колесных пар с автоматической регулировкой ширины и комбинированных сцепок, что не очень реалистично в современных условиях и с учетом имеющихся ограничений. Тем не менее при наличии технической возможности разработка единых правовых положений, регулирующих использование инфраструктуры, была бы оправдана, например в случае предоставления перевозчикам возможности получения лицензии на перевозку грузов по сетям иностранных железнодорожных ведомств. Это может привести к развитию так называемых самостоятельных перевозок с использованием перевозчиками собственной локомотивной тяги.</p>
Республика Молдова	Использование единой накладной позволит сократить срок переоформления перевозочных документов и упростить процедуру их первичного оформления во всем евро-азиатском регионе.
Российская Федерация	<p>Преимущество согласования технических требований к инфраструктуре и подвижному составу (разработка единых требований, возможное создание единой технической базы) позволит перевозить более широкий спектр грузов, включая те, которые классифицируются как опасные, скоропортящиеся, негабаритные и т. д.</p> <p>Внутренние (каботажные) перевозки регулируются не транспортным правом, а Генеральным соглашением по торговле услугами (ГАТС), а именно положениями о доступе на рынок и национальном режиме (статьи XXVI–XXVII ГАТС). Однако следует отметить, что в случае Российской Федерации инфраструктуру РЖД использует практически единственный грузовой перевозчик.</p>
Словакия	н. д.
Словения	—
Швеция	н. д.
Турция	н. д.
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	н. д.

Узбекистан	—
ОТИФ	н. д.
МКЖТ	н. д.
«Дойче бан»	н. д.

Ответы на вопрос 5

Беларусь	<p>Положение подхода В о «разработке свода положений единой системы правового регулирования для любых трансграничных железнодорожных перевозок в евро-азиатском пространстве» не дает четкого понимания того, что должен содержать такой документ, кем он должен быть принят и должны ли в нем рассматриваться вопросы без каких-либо ссылок на другие системы транспортного права. Если предполагается, что новое транспортное право заменит существующие положения КОТИФ/ЦИМ и СМГС, то в его содержании не будет никаких различий по отношению к подходу А: параллельно друг другу будут применяться только КОТИФ/ЦИМ и СМГС, либо оба они будут отменены. В разрабатываемых положениях единого железнодорожного права во всех случаях должны самостоятельно и комплексно решаться вопросы регулирования отношений по перевозке грузов без отсылок к другим системам права (в рамках подхода А). Поскольку подход В не пользуется поддержкой большинства, к нему стоит двигаться постепенно, обращая внимание на интересы различных заинтересованных сторон, путем дальнейшей разработки и последующего применения подхода А.</p>
Бельгия	<p>На сегодняшний день не выявлена объективная потребность в проведении такого согласования. Кроме того, выполнение такой задачи потребует многолетней работы. Поэтому мы считаем, что приоритет следует отдать работе, связанной с договорами перевозки, чтобы ее, наконец, удалось полностью завершить.</p>
Босния и Герцеговина	—
Финляндия	<p>См. выше. Любые новые многосторонние механизмы следует создавать на основе существующих, и нам не следует тратить время на оценку возможности начать «с нуля», т. е. создать абсолютно новый международный режим правового регулирования.</p>
Франция	<p>Хотя мы не исключаем, что согласование правовых положений, относящихся к эксплуатации вагонов, инфраструктуры и т. д. может принести пользу, сейчас в нем нет очевидной необходимости. В частности, нет необходимости в одновременном согласовании правовых положений, относящихся к эксплуатации вагонов, инфраструктуры и т. д., и правил, относящихся к договорам перевозки. Между этими двумя областями нет взаимозависимости. Правила, регулирующие договор перевозки, относятся к коммерческому аспекту перевозки грузов, в то время как правовые положения, регулирующие, например, эксплуатацию вагонов и инфраструктуры, имеют выраженную техническую составляющую.</p> <p>Кроме того, и инфраструктура, и вагоны — это оборудование, необходимое для работы железнодорожного транспорта. Содержательные обсуждения о согласовании правил, регулирующих эти области, потребуют тщательного анализа и согласия по основным вопросам, в частности, касающимся роли государств и частных предприятий в эксплуатации такого оборудования.</p>
Германия	<p>Хотя до сих пор это не было продемонстрировано, мы не исключаем, что в долгосрочной перспективе согласование правовых положений в отношении эксплуатации вагонов, инфраструктуры и т. д. может принести определенные выгоды. Однако сейчас в этом нет очевидной необходимости. В частности, нет необходимости в одновременном согласовании правовых положений, относящихся к эксплуатации вагонов, инфраструктуры и т. д., и правил, относящихся к договорам</p>

перевозки. Между этими двумя областями нет взаимозависимости. Правила, регулирующие договор перевозки, относятся к коммерческим аспектам перевозки грузов, в то время как правовые положения, регулирующие, например, эксплуатацию вагонов и инфраструктуры, имеют выраженную техническую составляющую.

Кроме того, и инфраструктура, и вагоны — это оборудование, необходимое для работы железнодорожного транспорта. Содержательные обсуждения о согласовании правил, регулирующих эти области, потребуют тщательного анализа и согласия по основным вопросам, в частности, касающимся роли государств и частных предприятий в эксплуатации такого оборудования.

Кыргызстан	Эта область нам не знакома.
Латвия	Нет необходимости унифицировать другие правовые положения, в частности относящиеся к вагонам, инфраструктуре и т. д.
Литва	И инфраструктура, и вагоны — это оборудование, необходимое для выполнения железнодорожных перевозок. Обсуждения согласования правил, регулирующих эти области, потребуют тщательного анализа и согласия по основным вопросам, в том числе касающимся роли государств и частных предприятий в эксплуатации такого оборудования. И в настоящее время в этом нет необходимости, поскольку правила договора перевозки относятся к коммерческому аспекту транспортировки грузов, тогда как правовые положения, регулирующие, например, эксплуатацию вагонов и инфраструктуры, имеют выраженную техническую составляющую.
Люксембург	<p>Поставленная цель — повысить эффективность железнодорожных грузоперевозок на всем евразийском континенте. В связи с этим один из важных вопросов касается упрощения условий договора и наступления ответственности, а также соответствующих административных элементов. Для достижения правовой определенности и уверенности как представителям отрасли железнодорожных перевозок, так и исполнительным органам необходим юридически обязывающий документ по единому железнодорожному праву.</p> <p>Соответственно, в общем виде он может принять форму Конвенции ЕЭК (многосторонний договор).</p> <p>В то же время необходимо избегать создания дополнительного правового режима, который может потенциально противоречить или перекрываться с ЦИМ и СМГС, что повлечет за собой риск дополнительной фрагментации права в области железнодорожных перевозок. Следует придерживаться общей и долгосрочной цели, состоящей в гармонизации законодательства о железнодорожных перевозках.</p> <p>Таким образом, на данный момент логичный подход к единому железнодорожному праву должен заключаться в том, чтобы сосредоточиться на договорных аспектах железнодорожной перевозки грузов и предложить факультативное решение, которое может быть применено по согласованию заинтересованных сторон в качестве альтернативы совмещению правил ЦИМ и СМГС.</p> <p>Кроме того, новый инструмент не должен препятствовать существующим правилам, применимым к международным железнодорожным грузоперевозкам, которые осуществляются в регионах ОТИФ или ОСЖД соответственно; тогда как единое железнодорожное право должно быть промежуточным правом, применяемым в тех случаях, когда к договору, распространяющемуся на весь маршрут, не применяется ЦИМ, СМГС или двустороннее/многостороннее соглашение между соответствующими государствами.</p>
Нидерланды	Это требует определенного согласования технических характеристик и компетенций различных участников процесса.
Польша	В данный момент нет необходимости унифицировать другие правовые положения, в частности относящиеся к вагонам, инфраструктуре и т. д. Следует учитывать, что:

- вопрос технического согласования в отношении железнодорожной инфраструктуры, грузовых вагонов и подвижного состава имеет совершенно иной масштаб. Кроме того, такая работа будет весьма трудоемкой и потребует значительных ресурсов;
- помимо этого, острой регулятивной проблемы с железнодорожными перевозками опасных грузов между Европой и Азией не существует. Необходимые инструменты и административные структуры уже созданы; нет необходимости создавать еще одну систему;
- большинство из прочих вопросов, касающихся международных железнодорожных грузоперевозок, относятся к стандартам безопасности и эксплуатационной совместимости железнодорожных систем, которые регулируются на другом уровне (например, на уровне Европейского союза) и в отношении которых ведется непрерывный внутренний процесс согласования и упрощения.

Унификация других правовых положений не была определена как острая проблема, которую необходимо решить в кратчайшие сроки. Поэтому в данный момент нет необходимости унифицировать правовые положения, относящиеся, в частности, к вагонам, инфраструктуре и т. д. Сложность указанных правовых положений требует поэтапного подхода, начиная с составления Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов, применительно к которой хорошо известны конкретные потребности отрасли.

Республика Молдова	—
Российская Федерация	н. д.
Словакия	—
Словения	—
Швеция	См. ответ на вопрос 2.
Турция	<p>Железнодорожные перевозки отличаются от автомобильных и морских перевозок тем, что железные дороги имеют техническую инфраструктуру и стиль руководства, который различается в зависимости от регионов и стран. Вторым важным отличием является то, что технические характеристики транспортных средств, используемых при перевозке, совместимы не со всеми инфраструктурными системами, что обуславливает требование передачи грузов в ходе перевозки.</p> <p>Таким образом, не ожидается, что отмена существующих международных соглашений регионального применения (КОТИФ, СМГС/СМПС) и подготовка нового соглашения, которое их заменит, повысит ценность существующей международной транспортной деятельности (например, перевозок между странами — членами КОТИФ) в рамках сфер применения существующих договоров, охватывающих весьма широкую географическую область, и поэтому мы считаем ее неэффективной.</p>
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	<p>Подход В не получил консенсуса в рамках SC.2 и был поддержан крайне незначительным меньшинством или даже одним участником. Подход В потенциально может быть чрезвычайно широкомасштабным, но сторонники этого подхода не представили неопровержимых доказательств того, что он будет более выгодным, поэтому, учитывая крайне широкий характер этого подхода, существует высокий риск того, что он не сможет принести никакой пользы в разумные сроки, учитывая весьма значительный объем необходимой работы. Подход А не исключает разработки в установленном порядке дополнительных инструментов, которые в конечном итоге могли бы привести к созданию системы, предусмотренной подходом В, однако эта разработка будет проходить эволюционным или «поэтапным» путем, что будет куда выгоднее модели «большого взрыва», предусмотренной подходом В.</p>
Узбекистан	—

ОТИФ	На своей пятнадцатой сессии Генеральная ассамблея ОТИФ подтвердила следующее решение, принятое на ее тринадцатой сессии: с учетом положений пункта 1 статьи 3, пункта 2 статьи 4, пункта 2 статьи 14 (подпункты h), p) и q)) и статьи 43 КОТИФ Генеральная ассамблея признает, что она должна принять предварительное решение относительно участия в подготовке любого нового документа по международному железнодорожному праву, сфера применения и цели которого могут противоречить сфере применения КОТИФ и целям ОТИФ либо совпадать с ними лишь частично. См. неофициальный документ № 1 SC.2 (2021 год).
МКЖТ	Ввиду различий в регулировании рынка и технических базовых условиях доказательства необходимости согласования отсутствуют.
«Дойче бан»	<p data-bbox="453 566 1431 629">В данный момент нет необходимости унифицировать другие правовые положения, в частности, относящиеся к вагонам, инфраструктуре и т. д.:</p> <ul data-bbox="491 645 1431 1088" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="491 645 1431 770">• вопрос технического согласования в отношении железнодорожной инфраструктуры, грузовых вагонов и подвижного состава имеет совершенно иной масштаб. Такая работа будет крайне трудоемкой и потребует значительных людских и финансовых ресурсов; <li data-bbox="491 786 1431 911">• помимо этого, острой регулятивной проблемы с железнодорожными перевозками опасных грузов между Европой и Азией не существует. Необходимые инструменты и административные структуры уже созданы; нет необходимости создавать еще одну систему; <li data-bbox="491 927 1431 1088">• большинство из указанных вопросов, касающихся международных железнодорожных грузоперевозок, относятся к стандартам безопасности и эксплуатационной совместимости железнодорожных систем, которые регулируются на уровне Европейского союза и в отношении которых ведется непрерывный внутренний процесс согласования и упрощения. <p data-bbox="453 1104 1431 1388">В целом, конкурентные недостатки по сравнению с другими видами транспорта, о которых говорилось в нашем ответе на вопрос 2, были четко определены как проблемы, требующие быстрого решения. Унификация других правовых положений не была определена как острая проблема, которую необходимо решить в кратчайшие сроки. Поэтому в данный момент нет необходимости унифицировать правовые положения, относящиеся, в частности, к вагонам, инфраструктуре и т. д. Сложность указанных правовых положений требует поэтапного подхода, начиная с Конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов, применительно к которой хорошо известны конкретные потребности отрасли.</p>

Ответы на вопрос 6

Беларусь	Поскольку разработка конвенции о договоре международной железнодорожной перевозки грузов еще не завершена и согласованы не все необходимые документы, то слишком рано обсуждать случаи, когда применение конвенции или ее отдельных положений окажется невозможным.
Бельгия	Документ находится на заключительном этапе рассмотрения. На данный момент принципиальных возражений нет.
Босния и Герцеговина	—
Финляндия	Нет, но государствам-членам следует предоставить возможность рассмотреть вопрос о том, применять ли им двустороннее соглашение либо присоединиться к многостороннему соглашению и применять его.

Франция	Текст документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 отражает работу Группы экспертов, проделанную к настоящему времени. Хотя окончательное изучение положений еще не завершено (особенно положений статей 31a–31f оборотного документа), ни одно из них не представляется неприемлемым само по себе.
Германия	Текст документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 отражает работу Группы экспертов, проделанную к настоящему времени. Хотя окончательное изучение положений еще не завершено (особенно положений статей 31a–31f оборотного документа), мы одобряем документ, и ни одно из его положений не представляется неприемлемым само по себе.
Кыргызстан	Нет
Латвия	Неприемлемых положений нет.
Литва	Текст документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 отражает работу Группы экспертов, проделанную на данный момент, и ни одно из положений не кажется нам неприемлемым.
Люксембург	Нет, в проекте Конвенции, изложенном в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, нет положений, которые не могут быть приняты Люксембургом.
Нидерланды	н. д.
Польша	<p>Относительно упомянутых документов следует обратить внимание на следующие вопросы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Статья 13 — необходимо уточнить срок доставки в том случае, когда он не оговорен в договоре. Нынешнее положение неясно: «Если срок доставки не был согласован, доставка должна быть произведена в срок, который может обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика с учетом обстоятельств перевозки». <p>По нашему мнению, в этой статье следует определить максимальный срок доставки; кроме того, при расчете срока доставки следует учитывать перевозки, требующие перевалки/перестановки тележек/вагонов в связи со сменой ширины колеи.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Статья 28, пункт 1 — термин «уведомление» (об ущербе) следует уточнить (как? путем составления коммерческого акта? или другого документа?); предлагаемый вариант Конвенции не включает положений о коммерческом акте, которые, по мнению «ПКП КАРГО», следует добавить. 3. Мы поддерживаем ранее высказанное мнение о том, что в положения о ЕЖП следует включить образец накладной ЕЖП, как это сделано в Единых правовых предписаниях ЦИМ. В предлагаемую Конвенцию такое положение не включено, и в настоящее время в Группе экспертов разрабатывается проект накладной ЕЖП. 4. Что касается статьи 34 Конвенции ЕЖП «Договоренности относительно регрессных требований», то мы поддерживаем мнение о том, что в положениях ЕЖП следует установить ограничение действий в отношении регрессных требований, а также правила и сроки предъявления таких требований.
Республика Молдова	—
Российская Федерация	Данный документ противоречит экономическим интересам Российской Федерации (представленной перевозчиками, операторами, грузоотправителями и т. д.), поскольку в нем не оговариваются вопросы ответственности участников перевозки (на дальние расстояния).

Конкретные предложения Российской Федерации по дальнейшему развитию проекта изложены в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5 и неофициальном документе № 1 SC.2/GEURL (2021 год):

- статья «Область применения» нуждается в полной переработке;
- поскольку проект документа не содержит положений об условиях перевозки различных видов грузов, необходимо добавить соответствующие правила (с последующей разработкой правил перевозки грузов, которые будут приложены к проекту подготовленного документа);
- проект следует дополнить положениями, касающимися преддоговорного соглашения о перевозке, которое будет направлено на согласование условий перевозки со всеми последующими перевозчиками, участвующими в конкретной транспортной операции, а не только с договорным перевозчиком;
- необходимо дополнительно обсудить формулировку пункта 2 статьи 5 проекта положений единого железнодорожного права, предусматривающую возможность создания международными ассоциациями типовой модели накладной в связи с принципиально разными подходами к данному вопросу в «восточной» и «западной» системах права (в СМГС содержание накладной установлено приложением 1 к Соглашению);
- положения об ответственности отправителя (статья 7 проекта) нуждаются в доработке с точки зрения штрафов, которые отправитель должен выплатить перевозчику в определенных случаях;
- в проекте документа необходимо определить конкретный срок доставки груза (статья 13 проекта). В данный момент положения ЕЖП не предписывают конкретного срока доставки, но предполагают наличие договоренности между сторонами. В отсутствие такой договоренности предусматриваются сроки, которые могут обоснованно требоваться от добросовестного перевозчика. Такая формулировка оставляет значительный простор для толкования;
- предлагается добавить в проект новую статью, обязывающую перевозчика переводить вагоны на колею другой ширины в зависимости от наличия конкретных технических возможностей на железнодорожной станции назначения (перевозчика). Такие положения следует включить в текст, поскольку международные перевозки грузов в евразийском регионе осуществляются по железным дорогам с различной шириной колеи (с перегрузкой груза из вагонов одного стандарта колеи в вагоны другого стандарта колеи, с перестановкой вагонов на тележки с другой шириной колеи или с применением раздвижных колесных пар). В случае такой перевозки данная информация должна быть указана в накладной. Кроме того, срок доставки груза следует увеличить на время, которое необходимо для осуществления этих операций;
- в проекте ЕЖП предлагается определить конкретные сроки давности по возможным искам, связанным с исполнением договора перевозки;
- в проект также следует включить положения, устанавливающие порядок подачи перевозчиком иска в соответствии с правом на регрессное требование и рассмотрения такого иска (статьи 33 и 34 проекта предусматривают право на регрессное требование, но не устанавливают порядок подачи и рассмотрения исков);
- в проект следует включить положения о составлении коммерческого акта в случае нанесения ущерба.

Исходя из этого, проект документа нуждается в дальнейшей доработке, чтобы сбалансировать интересы стран, применяющих «западное» (ОТИФ) и «восточное» (ОСЖД) железнодорожное право. Большинство положений документа соответствует ЦИМ, при этом некоторые из них были изменены для оставления их на усмотрение сторон. В то же время некоторые важные правила были превращены в отсылочные нормы, что создает необходимость ссылаться на сложившуюся

практику или национальное законодательство. Некоторые вопросы регулируются с использованием подхода, который близок к подходу стран — членов ОТИФ, но при этом отличается от условий перевозки крупных железнодорожных компаний в таких странах, как Китайская Народная Республика, Республика Казахстан и Российская Федерация.

Следует отметить, что в течение четырех последних лет Российская Федерация, представленная Министерством транспорта и ОАО «РЖД», последовательно высказывала свои мнения, в том числе представила полный (постатейный) анализ положений проекта документа, сравнительный анализ существующих правовых систем ОТИФ и ОСЖД и различные предложения по структуре и содержанию ЕЖП, зафиксированные в направленных Российской Федерацией документах с изложением позиции. Тем не менее ни одно из предложений, выдвинутых Российской Федерацией, не было поддержано государствами — членами ЕС.

Словакия	—
Словения	—
Швеция	Швеция пока не проводила такого анализа. В этом контексте важно отметить, что правовой режим КОТИФ является частью права Европейского союза.
Турция	<p>При рассмотрении подпункта 2 пункта 1 статьи 1 (Область применения) раздела I проекта договора возникают следующие замечания:</p> <p>Хотя идея о разработке единого международного железнодорожного права (ЕЖП) при сохранении действия других существующих договоров (ЦИМ и СМГС) поддерживается, проект договора, который будет применяться по требованию участвующих в перевозке сторон, предусматривает, что все участвующие в перевозке стороны до начала перевозки определяют «характер юридического договора и транспортного права», которые будут применяться. Это потребует специальных процессов согласования (между железнодорожными предприятиями, а также между железнодорожными предприятиями и грузовладельцами/отправителями/экспедиторскими компаниями), к которым должны будут присоединяться все стороны, участвующие в перевозке, для выполнения каждой перевозки. Считается, что такая система затруднит внедрение норм, а правовые процессы не будут осуществляться должным образом. Поэтому мы считаем, что было бы целесообразнее подготовить «Договор» как единственный и обязательный юридический документ, действительный для всех евро-азиатских грузовых перевозок и не имеющий факультативного характера, и таким образом ввести его в действие.</p>
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Нет
Узбекистан	—
ОТИФ	Этот вопрос не актуален для ОТИФ. Однако мы хотели бы отметить, что у нас нет существенных замечаний в отношении документа ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3. Кроме того, еще предстоит обсудить систему административного сопровождения возможного правового документа.
МКЖТ	Все положения были предметом активных переговоров и результатом компромиссов.
«Дойче бан»	Нет. В конвенции, изложенной в документе ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, учитываются потребности/запросы отрасли.

Ответы на вопрос 7

Беларусь	Мы считаем, что положения СМГС не ограничивают возможность разработки новой конвенции (в рамках единого железнодорожного права).
Бельгия	В соответствии со статьей 4 КОТИФ для начала обсуждений, которые могут привести к замене правовых инструментов, разработанных ОТИФ, необходимо получить предварительное согласие государств — членов ОТИФ, утвержденное на Генеральной ассамблее ОТИФ. В отсутствие такого согласия эту работу начинать нельзя.
Босния и Герцеговина	—
Финляндия	Нет
Франция	Рамочная конвенция (т. е. конвенция, охватывающая все вопросы, которые в настоящее время регулируются правилами ОТИФ и СМГС) может привести к замене КОТИФ де-юре или де-факто. Однако в соответствии со статьей 3 КОТИФ государства — члены ОТИФ обязаны в принципе сосредоточить свое международное сотрудничество на взаимодействии в рамках ОТИФ. Таким образом, в соответствии со статьей 4 КОТИФ для передачи другой организации задачи по разработке всеобъемлющей международной железнодорожной правовой базы потребуются решение Генеральной ассамблеи ОТИФ.
Германия	Рамочная конвенция, т. е. единый свод положений единой системы правового регулирования для любых трансграничных железнодорожных перевозок в евро-азиатском пространстве, применяемая вместо существующих систем ЦИМ и СМГС, противоречила бы обязательству государств — членов ОТИФ в соответствии со статьей 3 КОТИФ в принципе сосредоточивать свое международное сотрудничество на взаимодействии в рамках ОТИФ. Таким образом, в соответствии со статьей 4 КОТИФ для передачи другой организации задачи по разработке всеобъемлющей международной железнодорожной правовой базы потребуются решение Генеральной ассамблеи ОТИФ. Конвенция о договоре перевозки в рамках ЕЖП, применяющаяся для перевозок, которые не регулируются ни ЦИМ, ни СМГС (промежуточное право), соответствовала бы КОТИФ.
Кыргызстан	Нет
Латвия	Поскольку Конвенция ЕЖП о договоре международной железнодорожной перевозки грузов (подход А) является соглашением в рамках промежуточного права, она не противоречит никаким существующим положениям КОТИФ/ЦИМ и СМГС.
Литва	—
Люксембург	Нет, но на самом деле этот вопрос не прояснен. Следует пояснить, что подразумевается под рамочной конвенцией по ЕЖП.
Нидерланды	н. д.
Польша	Нет (следует отметить, что положения ЕЖП были разработаны в сотрудничестве с ОТИФ, ОСЖД и МКЖТ.)
Республика Молдова	Нет
Российская Федерация	Таких положений нет. Компромиссное предложение Российской Федерации о разработке рамочной конвенции, включающей все инструменты, накопленные за последние годы и относящиеся к организации и осуществлению международных железнодорожных перевозок и облегчения пересечения границ, не получило поддержки стран ЕС, участвующих в работе Группы экспертов по единому железнодорожному праву.
Словакия	—

Словения	—
Швеция	См. ответ на вопрос 6.
Турция	Считается, что существующие правовые режимы КОТИФ и СМГС не содержат положений, противоречащих подготовке рамочной конвенции, в частности относящейся к ЕЖП.
Соединенное Королевство	Рамочная конвенция, предложенная Российской Федерацией, будет охватывать и затрагивать широкий спектр политических и правовых областей, выходящих далеко за пределы первоначальной области, предусмотренной Совместной декларацией 2013 года. Она затронет экономические, эксплуатационные, технические, технологические и финансовые области регулирования, включая те, по которым уже существуют международные правовые документы или стандарты, например перевозку грузов по железной дороге, стандарты инфраструктуры, стандарты подвижного состава, а также правила и процедуры управления движением.
Узбекистан	—
ОТИФ	См. ответ на вопрос 5 и неофициальный документ № 1 SC.2 (2021 год). Кроме того, неясно, что подразумевается под «рамочной конвенцией по ЕЖП» в данном конкретном случае.
МКЖТ	Этот вопрос был рассмотрен в ходе переговоров, касающихся ЦИМ, и никаких препятствий выявлено не было.
«Дойче бан»	<p>Поскольку Конвенция о договоре международной железнодорожной перевозки грузов в рамках ЕЖП (подход А) является соглашением, относящимся к промежуточному праву, то она не противоречит никаким существующим положениям КОТИФ/ЦИМ и СМГС.</p> <p>Если под «рамочной конвенцией по ЕЖП» вы подразумеваете подход В, то этот подход предусматривает замену КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а также роспуск ОТИФ и ОСЖД.</p> <p>В Совместной декларации, подписанной 26 февраля 2013 года министрами транспорта государств, заинтересованных в евроазиатских железнодорожных перевозках, было согласовано и выражено представление о том, что работа (т. е. унификация международного железнодорожного права) должна соответствовать принципам добровольности, (...) положениям Конвенции КОТИФ/ЦИМ и Соглашения СМГС (...).</p> <p>Задача — не создать новую рамочную конвенцию, которая заменит КОТИФ/ЦИМ и СМГС, а восполнить пробел для тех случаев, когда ни КОТИФ/ЦИМ, ни СМГС не применяются на всем пути следования.</p>