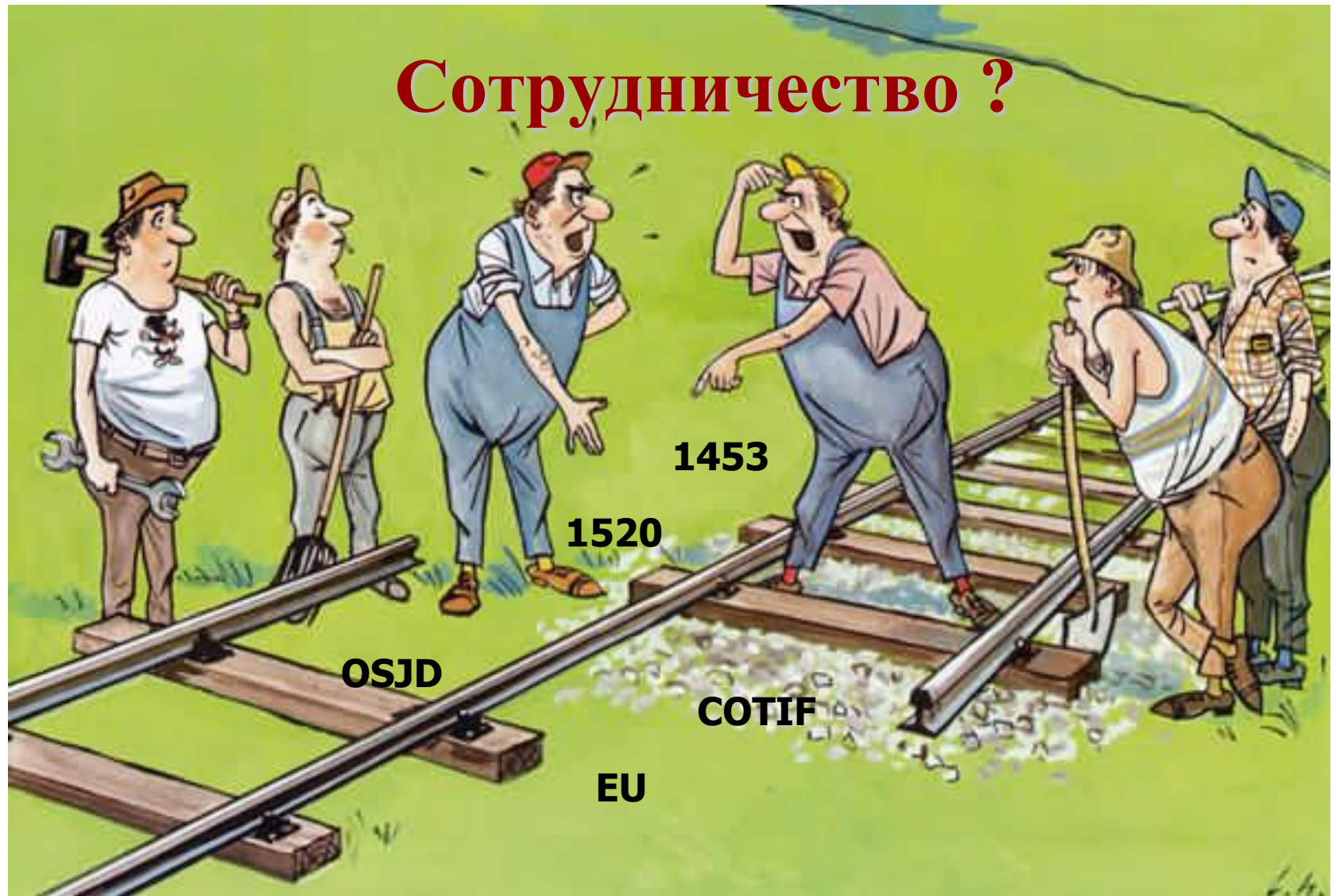


# **Некоторые аспекты и проблемы гармонизации правового режима перевозок**

**О.Атрощенко**

Руководитель отдела правового  
обеспечения ГАО «Латвияс дзелзцельш» (ЛДЗ)

# Сотрудничество ?



# 1520mm/1435mm rail network



# Цель гармонизации

Способствовать прямому международному сообщению – перевозке пассажиров или грузов по территории двух или несколько государств на основании единого договора перевозки:

- по единым перевозочным документам,
- на унифицированных условиях передачи грузов от перевозчика перевозчику,
- гармонизированной ответственности участников перевозочного процесса,
- имея эффективные процедуры пресечения государственных границ и облегченные таможенные процедуры для железнодорожного транспорта.



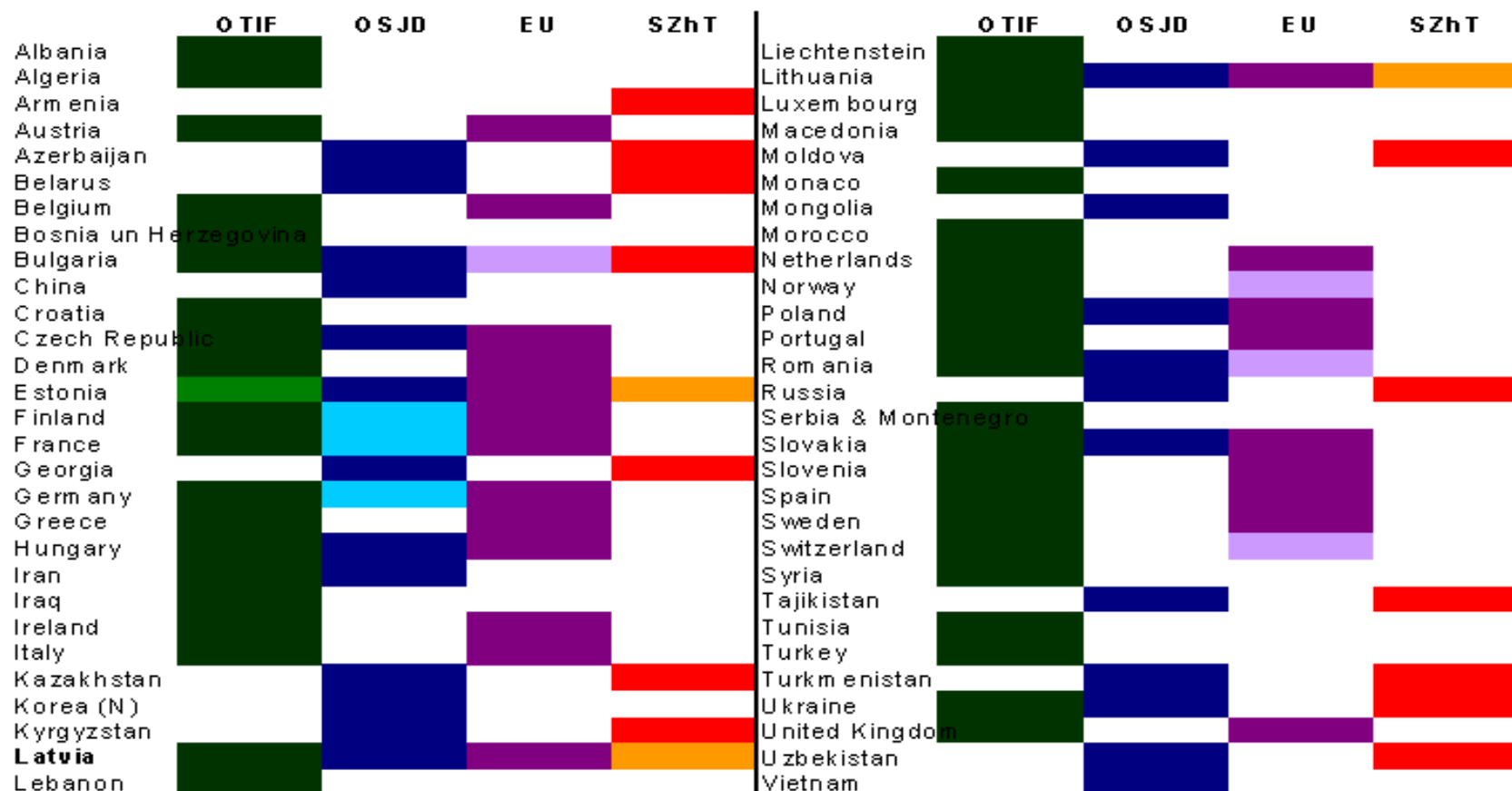
# Заинтересованность

- Грузовладельцы (отправители / получатели), экспедиторы, пассажиры (клиенты железных дорог) ждут от железнодорожников сквозных предложений (оферт) на основе единого договора, содержащего унифицированные условия, действующие на всем пути следования.
- Перевозчики желают иметь единое право, которое будет способствовать развитию сквозного прямого железнодорожного сообщения, не встречающего препятствий на границах.
- Государства — дополнительный экономический эффект от ускорения международного грузооборота.

# Ситуация

- Раздробленность железнодорожных систем (8)
- Раздробленность железнодорожного права (9)
- Множество железнодорожных организаций межправительственного и неправительственного уровня (10)
- Консолидированное регулирование конкурирующих видов транспорта (11)

# Раздробленность систем



# Раздробленность железнодорожного права

## Право Евросоюза

- Директивы
- Регуляции
- Решения

## Право COTIF

- CIV
- CIM
- RID
- CUV
- ARTU
- ATMF
- CUI

## Право ОСЖД

- СМПС
- СМГС
- 2 приложение к СМГС
- МТТ
- ЕТТ
- ПГВ
- ППВ
- и др.



# Кто займется гармонизацией?

**Существует множество организаций международного правительственного и неправительственного уровня, проявляющих активности, каждая в своем сегменте**

- **ОТИФ**
- **ОСЖД**
- **МКЖТ (СIT)** – объединение железнодорожных перевозчиков (свыше 300 компаний),
- **МСЖД (UIC)** – неправительственная организация, занимается в основном вопросами технического сотрудничества и стандартизации;
- **Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН** – более 50 стран, межправительственный *орган*.
- **CER (Voice of European Railways)** – неправительственная международная организация, занимается вопросами контактов предпринимателей с ЕС;
- **Стратегическое партнерство 1520** – форум железнодорожников, занимающийся вопросами технического развития и интеграции;
- **Координационный совет по Транссибирским перевозкам** – международная организация, занимается обеспечением эффективного использования Транссибирской магистрали,
- **И множество других**

**Проблема - среди них пока нет лидера.**

**Результат – разрозненные усилия по гармонизации правового регулирования перевозочного процесса и усилий по коммерческому, техническому и технологическому сотрудничеству**

# Организованность конкурирующих видов транспорта

В конкурирующих отраслях транспорта давно осознана польза глобальной гармонизации правил перевозочного процесса и под руководством или с участием соответствующих организаций, в частности:

- IMO - International Maritime Organization
- ICAO - International Civil Aviation Organisation
- IRU - International Road Transport Union
- FIATA - International Federation of Freight Forwarders Association
- IATA – International Air Transport Association
- NAFF - Nordic Association of Freight Forwarders, и др.

**разработаны гармонизированные правила перевозки в морском, воздушном, автомобильном транспорте, экспедиторском бизнесе.**

**Главная их ценность и особенность, что они действуют на всем пути следования и обеспечивают правовую определенность договора и постоянно совершенствуются.**

## **Обстоятельства, мешающие гармонизации железнодорожного права**

- Государства, представляющие одну систему, стараются навязать свое правовое регулирование другим организациям в качестве единственно возможного (затянувшиеся переговоры между ЕС и OTIF).
- Чрезмерное подчеркивание различий правовых систем и недостаточно активный поиск компромиссов и точек соприкосновения.
- Во взаимоотношениях с клиентами противопоставление свободы договоров (Европейские страны) и жесткого государственного и административного регулирования (страны Восточной Европы и Азии).
- Различия в понятии либерализации железнодорожной отрасли и подходе к ней в разных государствах.
- Разрозненность усилий организаций железнодорожных предпринимателей на территории Восточной Европы.

# Что могло бы способствовать гармонизации

- Движение к гармонизации должно быть постоянным и поддерживаться государствами (хороший пример - накладная ЦИМ/СМГС, а также работа по унификации норм ЦИМ/СМГС по ответственности и рассмотрению претензий).
- Государства и международные организации, занимаясь нормотворчеством, должны соблюдать принцип правовой уверенности (правовой определенности), то есть обеспечить клиенту уверенность в том, что право в течение определенного времени меняться не будет.
- При подготовке международного железнодорожного законодательства следует искать разумные компромиссы между странами с различным подходом к либерализации железнодорожного транспорта.
- При подготовке законодательных инициатив следует обеспечить максимальную прозрачность и учесть интересы всех участников перевозочного процесса.

# Тронулся ли лед? Похоже, что да.

- Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН выступил с предложением приступить к разработке новой унифицированной железнодорожной конвенции.
  - В Женеве состоялось первое совещание группы экспертов по единому железнодорожному праву.
  - Второе совещание пройдет здесь же в Ст. Петербурге через пару дней.
  - Инициативу на первом совещании поддержала Россия, Польша, Чехия, Латвия, Турция и ряд других стран и международных железнодорожных организаций.
  - 19 ноября с.г. в Вене состоится Семинар по евроазиатскому железнодорожному транспортному праву под эгидой ЕЭК ООН, на котором должно быть принято решение о разработке новой конвенции
- Хотелось бы, чтобы результат был положительным.**

**Необходимо единое транспортное право – конвенция под эгидой ООН с унифицированными правовыми понятиями.**

**Если это в ближайшее время невозможно, то надо стремиться, чтобы существующие правовые системы дополняли друг друга, не входя в противоречие.**

