



## **Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General  
22 January 2016  
Russian  
Original: English and Russian  
only

---

### **Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом**

**142-я сессия**

Женева, 9–12 февраля 2016 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

**Международная конвенция об облегчении условий  
железнодорожной перевозки пассажиров и багажа  
через границы от 10 января 1952 года**

### **Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года и проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа**

**Представлено Организацией сотрудничества железных дорог**

#### **Введение**

1. Напоминается, что на предыдущей сессии Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) рассматривала первый проект Конвенции (ECE/TRANS/WP.30/2015/22) и предложила делегациям представить свои замечания.
2. Кроме того, рабочая группа поручила секретариату подготовить в сотрудничестве с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), неформальной группой и заинтересованными делегациями, документ, содержащий сравнительный анализ новой Конвенции и других соответствующих правовых документов в целях облегчения рассмотрения проекта текста новой Конвенции на следующей сессии.
3. Делегации также информируются, что в свете замечаний, сделанных в 141-й сессии WP.30, проект Конвенции был пересмотрен, представлен и

рассмотрен на шестьдесят девятой сессии рабочей группы Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) по железнодорожному транспорту (SC.2) с 23 по 25 ноября 2015 года. Комментарии к Конвенции, представленные к SC.2, были опубликованы в качестве неофициальных документов и заинтересованные делегации могут ознакомиться с ними (их список приводится ниже).

4. Рабочая группа ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту поблагодарила неформальную группу за проделанную работу и за высокое качество проекта Конвенции, попросила заинтересованные делегации проанализировать положения двусторонних соглашений стран в области перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в контексте новой Конвенции и предложила делегациям представить свои замечания по Конвенции (смотри документ ECE/TRANS/SC.2/224, пункты 35–38).

5. Настоящий документ содержит сравнительный анализ новой Конвенции и других соответствующих правовых документов (см. приложение I), а также сравнительный анализ новой Конвенции и двусторонних соглашений (см. приложение II) и перечень (подготовленный ОСЖД) документов/решений, где необходимость в новой Конвенции была отмечена правительствами и бизнес-операторами (см. приложение III). Документ представлен ОСЖД и воспроизведен на языке и в формате, полученном секретариатом.

6. Новый вариант текста конвенции, подготовленный на основе замечаний, сделанных на WP.30 (141-я сессия) и на SC.2 (шестьдесят девятая сессия), воспроизведен в документе ECE/TRANS/WP.30/2016/5.

7. Список неофициальных документов по Конвенции с сессии рабочей группы ЕЭК ООН по железнодорожному транспорту (23–25 ноября 2015 г.):

- Неофициальный документ SC.2 № 8 (2015) – (от Евразийской экономической комиссии) - Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом.
- Неофициальный документ SC.2 № 11 (2015) – (от неофициальной группы экспертов по новой Конвенции) – Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом (с учетом комментариев, полученных от Евразийской экономической комиссии).
- Неофициальный документ SC.2 № 12 (2015) – ((от неофициальной группы экспертов по новой Конвенции)- Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом (с учетом комментариев, полученных от Беларуси).
- Неофициальный документ SC.2 № 13 (2015) – (Беларусь) -Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом.
- Неофициальный документ SC.2 № 14 (2015) – (Швейцария) -Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом.
- Неофициальный документ SC.2 № 15 (2015) – (от неофициальной группы экспертов по новой Конвенции) Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых

железнодорожным транспортом (Сравнительный анализ с другими конвенциями).

- Неофициальный документ SC.2 №16 (2015) – (от неофициальной группы экспертов по новой Конвенции) Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом (Перечень документов, подтверждающих потребность в новой Конвенции).
- Неофициальный документ SC.2 № 17 (2015) – (от ОСЖД) Новая Конвенция об облегчении режима пересечения границы для пассажиров и багажа, перевозимых железнодорожным транспортом (Пояснительная записка по Конвенции).

## Приложение I

### Сравнительный анализ действующих международных договоров и разработанного российской стороной проекта новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Общая сфера регулирования	Конвенция разработана в целях облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Конвенция регулирует перевозку как пассажиров, так багажа и грузов в международных пассажирских поездах.	Конвенция является универсальным кодифицированным международно-правовым актом в области таможенного дела, регулирующим практически все таможенные вопросы. При этом основным предметом регулирования являются вопросы перемещения через границы товаров. Конвенция направлена на упрощение и гармонизацию таможенных процедур. Основная часть Конвенции и Генеральное приложение носят юридически обязывающий характер. Специальные приложения не являются юридически обязывающими, и страны вправе выбирать, присоединяться к ним или нет.	Конвенция распространяется на все импортируемые, экспортируемые и следующие транзитом товары при пересечении одной или нескольких морских, воздушных или сухопутных границ. Конвенция направлена на устранение барьеров во внешней торговле и упрощение движения товаров путем сокращения требований к осуществлению формальностей, а также сокращения числа и продолжительности контрольных мероприятий, в частности, путем национальной и международной координации процедур контроля и методов осуществления контрольных мероприятий.	Конвенция разработана в целях облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Проект новой Конвенции разработан с учетом реалий пассажирских перевозок и регулирует исключительно перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа.

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Состав участников	10 государств-участников. Только европейские государства, нет международных организаций.	101 государство-участник по всему миру и одна международная организация - Европейский союз.	56 государств-участников по всему миру и одна международная организация - Европейский союз.	Предполагается участие как европейских, так и азиатских государств для реализации новых проектов по маршрутам Европа – Азия.
Цели	Конвенция имеет целью облегчение условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.	Целью Конвенции является устранение расхождений в таможенных процедурах государств-участников Конвенции для упрощения и облегчения международной торговли и иных видов международного обмена, при сохранении эффективного таможенного контроля.	Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.	Конвенция направлена на достижение следующих целей: 1. облегчение и ускорение пересечения границ с сохранением эффективности проведения государственного контроля благодаря использованию международных стандартов; 2. расширение использования новых технологий в сфере железнодорожного транспорта, в частности, технологии автоматического изменения ширины используемой колеи, высокоскоростного подвижного состава; 3. сокращение нормативов времени на выполнение технологических операций по приему поездов на железнодорожных станциях, сокращение нормативов времени государственного контроля; 4. обеспечения удобства, комфорта и высокого качества

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажигов и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Актуальность	Конвенция была принята в 1952 года и за время своего действия не претерпевала изменений. Неактуальными являются положения Конвенции 1952 года о перевозке грузов в международных пассажирских поездах. В настоящее время перевозка грузов не осуществляется в пассажирском сообщении, что обусловлено различием технических требований к пассажирским и грузовым перевозкам.	Положения Конвенции сформулированы не в виде норм прямого действия, а в виде принципов, призванных выработать на их основе конкретные правила регулирования тех или иных процедур. В ответ на изменения, произошедшие в мировой торговле, в 1999 года в конвенцию были внесены изменения, и сегодня она известна как пересмотренная Киотская конвенция.	Приложение 9, посвящённое железнодорожному транспорту, облегчению пересечения границ по железным дорогам и контролю грузов посредством сокращения, согласования и координации процедур и документации, вступило в силу в ноябре 2011 года.	обслуживания пассажиров при сокращении времени следования поездов. Проект новой Конвенции подготовлен <i>с учетом актуальных международных договоров</i> . В проект новой Конвенции также <i>введен глоссарий</i> , содержащий актуальные понятия, применяемые в международной практике. Например, используются такие понятия, как «специальный контроль», «управляющий инфраструктурой», «служебный персонал». Употребляется понятие «железнодорожный пункт пропуска», отражающее современные реалии возможности прохождения государственного контроля как на железнодорожной станции, так и на других участках местности, расположенных в непосредственной близости от государственной границы. Также с целью приведения к единообразию терминологии в проект Конвенции введен термин «товаробагаж»,

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Особенности проведения контроля	Предусмотрено, что полицейский контроль и таможенный досмотр в международном поезде производятся по возможности во время их следования, если они более эффективны и в то же время более удобны для пассажиров.	В соответствии со Стандартным правилом 3.4 Генерального приложения Киотской конвенции в пунктах пропуска на общей границе таможенные службы сопредельных государств во всех случаях, когда это возможно, осуществляют совместный таможенный контроль	Подп. «а» ст. 7 Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. предусматривает, что во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные стороны принимают, когда это возможно, необходимые меры для облегчения провоза грузов, в частности, путем организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования.	применяемый в документах ОСЖД Места проведения государственного контроля четко определены. Помимо прописанных в Конвенции 1952 года способов контроля – на станции и в пути следования, новой Конвенцией вводится способ контроля, позволяющий проводить досмотр частично на станции, частично в пути следования. Указанный способ является актуальным в случае, когда продолжительность безостановочного проследования поезда до или после пограничной железнодорожной станции достаточна для осуществления государственного контроля на территории только одного из государств.
Применение новых технологий и лучших практик	Не предусмотрено	Установлен принцип применения современных методов таможенного контроля, а также максимально широкое использование информационных технологий. Каждое приложение к	Договаривающиеся стороны обеспечивают выполнение установленных двухсторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче поездов на	Важным новшеством является <b>подтверждение намерения участников Конвенции использовать международные стандарты, новые технологии в сфере железнодорожного транспорта</b> , в частности,

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Требования к пунктам пропуска	Статьей 4 установлено, что компетентные администрации заинтересованных стран определяют на основе особых соглашений помещения, необходимые для служб соседней страны, в пределах указанной зоны и условия, на которых железнодорожная администрация страны, на территории которой находится станция, предоставляет мебель, средства освещения, отопления, услуги по уборке, возможности телефонной связи и т.д. в этих помещениях	Не предусмотрены	пограничных (передаточных) станциях, в том числе на все виды контроля, и стремятся к сокращению нормативов времени путем совершенствования технологий и технических средств. Также в соответствии со статьей 13 новые приложения, касающиеся других видов контроля, могут быть включены в Конвенцию в соответствии с установленной процедурой. Усыновлены следующие минимальные требования к пограничным (передаточным) станциям: 1. Наличие зданий (помещений), сооружений, обустройств и технических средств, позволяющих на пограничных (передаточных) станциях производить соответствующий ежедневный и круглосуточный контроль, если это оправдано и соответствует объемам грузовых перевозок; 2. Пограничные (передаточные) станции, на которых проводится	технологии автоматического изменения ширины используемой колеи, <b>и наилучшую практику</b> для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с международными железнодорожными перевозками  Статья 11 Конвенции определяет необходимость соблюдения Сторонами минимальных требований к железнодорожным пунктам пропуска, открытым для международных пассажирских перевозок, в том числе наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к железнодорожным пунктам пропуска.



<i>Критерий сравнения</i>	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Особенности передачи информации	На всех основных маршрутах Договаривающиеся стороны обеспечивают прямую телефонную связь между пограничными станциями соседних стран для нужд железнодорожного сообщения и принимают меры для	Для совершенствования таможенного контроля таможенные службы должны, где это возможно, использовать информационные технологии. Области применения информационных технологий	<p>фитосанитарный, ветеринарный и другие виды контроля, оборудуются техническими средствами;</p> <p>3. Провозная и пропускная способность пограничных (передаточных) станций и прилегающих к ним участков должна удовлетворять объемам перевозок;</p> <p>4. Наличие зон контроля и складской инфраструктуры для временного хранения грузов, находящихся под таможенным и другими видами контроля;</p> <p>5. Наличие на пограничных (передаточных) станциях необходимого квалифицированного персонала железных дорог, таможенных, пограничных и других органов в соответствии с объемами перевозимых грузов;</p> <p>Пограничные (передаточные) станции должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи с тем, чтобы была возможность получать и применять данные по</p>	Статья 13 Конвенции устанавливает, что Стороны могут определить в отдельных соглашениях объем информации, необходимой для осуществления государственного контроля. Также установлены

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
	облегчения и ускорения развития частной телефонной связи. На основании двустороннего соглашения прямая телефонная связь может устанавливаться и для нужд других государственных служб.	могут быть сбор и обработка данных, документальный контроль, система управления рисками и т. п.	технической аттестации и проверке подвижного состава, которые проводятся официальными органами и железными дорогами в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава на эти станции, если Договаривающиеся стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.	<b>особенности передачи перевозчиками в органы государственного контроля информации о пассажирах, багаже, товаробагаже, содержащей охраняемую законодательством государства-участника тайну.</b>
Визовые вопросы	Не урегулированы	Не урегулированы	Договаривающимся сторонам следует стремиться к облегчению процедур выдачи виз локомотивным бригадам, бригадам рефрижераторных секций, лицам, сопровождающим груз, и работникам пограничных (передаточных) станций, участвующим в международных железнодорожных перевозках, в соответствии с положительным опытом в данной области в отношении всех заявителей. Порядок пересечения границ данным лицами определяется на основе двусторонних соглашений. При проведении совместного контроля сотрудники	В соответствии с проектом новой Конвенции Договаривающиеся стороны <b>стремятся к облегчению процедуры выдачи виз</b> , а также могут согласовать пересечение границ работниками поездных бригад и служебным персоналом в соответствии с согласованными именными списками.

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Возможность участия региональных организаций	Не предусмотрена.	Любой таможенный и экономический союз может стать Договаривающейся Стороной данной Конвенции.	пограничных, таможенных и других органов, осуществляющих контрольные функции на пограничных (передаточных) станциях, при выполнении своих служебных обязанностей пересекают государственную границу по документам, которые определяются сторонами для их граждан. Конвенция открыта для участия всех государств и региональных организаций в области экономической интеграции, состоящих из суверенных государств, компетентных в отношении ведения переговоров, заключения и применения международных соглашений, касающихся вопросов, предусмотренных в Конвенции.	В заключительных положениях проекта новой Конвенции <b>предусмотрена возможность участия в качестве стороны региональных организаций экономической интеграции.</b>
Наличие самостоятельной статьи, позволяющей участникам заключать двусторонние соглашения	Не предусмотрено	Механизмы реализации установленных Конвенцией принципов контроля на границе являются волеизъявлением государств и реализуются в рамках международных договоров.	В соответствии со статьей 6 договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать друг с другом и прибегать к необходимому сотрудничеству с компетентными международными органами для достижения целей	Расширенный, но закрытый перечень вопросов (способ, вид, порядок, пункты государственного контроля, нормативы времени на выполнение государственного контроля и другие) отнесен к регулированию в рамках отдельных соглашений. В

Критерий сравнения	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Порядок разрешения споров	Статьей 15 установлено общее правило о том, что любое разногласие между любыми двумя или более сторонами относительно толкования или применения Конвенции, которое стороны не в состоянии урегулировать путем переговоров либо иным способом, может быть, по просьбе любой из заинтересованных сторон, передано для разрешения арбитражной комиссией, в состав которой каждая страна назначает одного члена и председатель которой назначается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, причем в случае разделения голосов поровну голос председателя является решающим.	Статьей 14 установлено общее правило о том, что любые споры между двумя или более сторонами по поводу толкования или применения настоящей Конвенции подлежат, по возможности, разрешению путем переговоров между ними. При недостижении согласия спор передается в Управляющий комитет, который рассматривает его и дает рекомендации по его разрешению. При этом, спорящие стороны могут заранее прийти к соглашению, что рекомендации Управляющего комитета будут для них обязательными.	настоящей Конвенции, а также стремиться к заключению в необходимых случаях новых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений. Разрешение возможных споров между сторонами регулируется статьей 20 Конвенции. В ней говорится о том, что любой спор между сторонами по поводу толкования или применения Конвенции надо по возможности разрешать путем переговоров или другими средствами урегулирования. Если урегулировать спор посредством переговоров не удастся, то он передается по просьбе одной из спорящих сторон арбитражному суду.	новую Конвенцию введена самостоятельная статья, позволяющая ее участникам заключать двусторонние соглашения, дополняющие и разъясняющие положения Конвенции. Более детально проработан порядок урегулирования споров. Так, споры относительно толкования и применения Конвенции между Сторонами, передаются на рассмотрение арбитражной комиссии. При этом, проектом предусмотрено, что передача спора на рассмотрение состоится только в случае выраженного согласия спорящих Сторон, поскольку решение комиссии является обязательным для исполнения спорящими Сторонами.

## Приложение II

### Сравнительный анализ действующих двусторонних соглашений и разработанного российской стороной проекта новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа

<i>Критерий сравнения</i>	<i>Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении (Санкт-Петербург, 28 апреля 2015 года)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Общая сфера регулирования	Определяет единые правовые нормы, регулирующие договор перевозки в прямом международном железнодорожном сообщении между Российской Федерацией и Финляндской Республикой. Регулирует как пассажирские перевозки, так и перевозки грузов. Определяет как порядок пересечения границы, так и общие условия договора перевозки пассажира, багажа и грузов. При этом в статьях, посвященных порядку пересечения границ, регулируются в основном технические вопросы передачи подвижного состава и осмотра инфраструктуры. Имеет ограничения в сфере действия (не применяется к перевозкам назначением на станции Калининградской железной дороги, за исключением железнодорожно-паромного сообщения, станции российских железных дорог, расположенные на территории Республики Казахстан, и в обоих случаях - в обратном направлении)	Конвенция разработана в целях облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Проект новой Конвенции разработан с учетом реалий пассажирских перевозок и регулирует исключительно перевозку пассажиров, багажа и товаробагажа.
Состав участников	Российская Федерация, Финляндская республика	Предполагается участие как европейских, так и азиатских государств для реализации новых проектов по маршрутам Европа – Азия.
Цели	Продолжение дальнейшего развития сотрудничества и взаимодействия между Российской Федерацией и Финляндской Республикой в сфере железнодорожного сообщения, а также сохранение безопасности железнодорожного транспорта на высоком уровне.	Конвенция направлена на достижение следующих целей: 1. облегчение и ускорение пересечения границ с сохранением эффективности проведения государственного контроля благодаря использованию международных стандартов; 2. расширение использования новых технологий в

Критерий сравнения	Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении (Санкт-Петербург, 28 апреля 2015 года)	Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа
Актуальность	<p>Соглашение о прямом международном железнодорожном сообщении между Российской Федерацией и Финляндией, подписанное 28 апреля 2015 г. в г. Санкт-Петербурге (далее – Соглашение), к настоящему моменту не вступило в законную силу. В соответствии с абзацем вторым статьи 71 Соглашения данный документ вступает в силу через 30 (тридцать) дней с даты обмена ратификационными грамотами. В Российской Федерации Министерством транспорта подготовлен проект федерального закона о ратификации Соглашения для дальнейшего предоставления в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации. В настоящее время действуют:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении от 16 апреля 1996 года;</li> <li>• Пограничное железнодорожное соглашение, заключенное между Министерством путей сообщения Союза Советских Социалистических Республик и Министерством путей сообщения и общественных работ Финляндии от 19 декабря</li> </ul>	<p>сфере железнодорожного транспорта, в частности, технологии автоматического изменения ширины используемой колеи, высокоскоростного подвижного состава;</p> <p>3. сокращение нормативов времени на выполнение технологических операций по приему поездов на железнодорожных станциях, сокращение нормативов времени государственного контроля;</p> <p>4. обеспечения удобства, комфорта и высокого качества обслуживания пассажиров при сокращении времени следования поездов.</p> <p>Проект новой Конвенции подготовлен <i>с учетом актуальных международных договоров</i>. В проект новой Конвенции также <i>введен глоссарий</i>, содержащий актуальные понятия, применяемые в международной практике. Например, используются такие понятия, как «специальный контроль», «управляющий инфраструктурой», «служебный персонал». Употребляется понятие «железнодорожный пункт пропуска», отражающее современные реалии возможности прохождения государственного контроля как на железнодорожной станции, так и на других участках местности, расположенных в непосредственной близости от государственной границы. Также с целью приведения к единообразию терминологии в проект Конвенции введен термин «товаробагаж», применяемый в документах ОСЖД</p>

Критерий сравнения	Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении (Санкт-Петербург, 28 апреля 2015 года)	Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа
Особенности проведения контроля	<p>1947 года с учетом изменений, внесенных в него;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Условия перевозок пассажиров, багажа, товаробагажа и грузов в российско-финляндском железнодорожном сообщении от 26 апреля 2005 года между Российской Федерацией и Финляндской Республикой.</li> </ul> <p>Не предусмотрено.</p>	<p>Места проведения государственного контроля четко определены.</p> <p>Помимо прописанных в Конвенции 1952 года способов контроля – на станции и в пути следования, новой Конвенцией вводится способ контроля, позволяющий проводить досмотр частично на станции, частично в пути следования. Указанный способ является актуальным в случае, когда продолжительность безостановочного проследования поезда до или после пограничной железнодорожной станции достаточна для осуществления государственного контроля на территории только одного из государств.</p>
Применение новых технологий и лучших практик	Не предусмотрено	<p>Важным новшеством является <b>подтверждение намерения участников Конвенции использовать международные стандарты, новые технологии в сфере железнодорожного транспорта</b>, в частности, технологию автоматического изменения ширины используемой колеи, <b>и наилучшую практику</b> для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с международными железнодорожными перевозками</p>
Требования к пунктам пропуска	<p>Техническое оснащение пограничных железнодорожных станций и железнодорожной инфраструктуры, расположенной между пограничными железнодорожными станциями, должно обеспечивать соответствие требованиям безопасности движения поездов в пограничном железнодорожном сообщении, выполнение операций, связанных с приемом и сдачей подвижного состава, выполнение</p>	<p>Статья 11 Конвенции определяет необходимость соблюдения Сторонами минимальных требований к железнодорожным пунктам пропуска, открытым для международных пассажирских перевозок, в том числе наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к железнодорожным пунктам</p>

Критерий сравнения	Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении (Санкт-Петербург, 28 апреля 2015 года)	Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа
Особенности передачи информации	необходимых видов контроля в соответствии с применяемым законодательством государств. Регулируется исключительно передача информации между перевозчиками, сдающими подвижной состав для осуществления сообщения по железнодорожной сети другой Стороны.	пропуска.  Статья 13 Конвенции устанавливает, что Стороны могут определить в отдельных соглашениях объем информации, необходимой для осуществления государственного контроля. Также установлены <b>особенности передачи перевозчиками в органы государственного контроля информации о пассажирах, багаже, товаробагаже, содержащей охраняемую законодательством государства-участника тайну.</b>
Визовые вопросы	Служебный персонал, задействованный в осуществлении пограничного сообщения и выполняющий обязанности по перевозкам, вправе прибывать без визы на пограничную железнодорожную станцию государства другой Стороны для выполнения на станции или на перегоне между пограничной железнодорожной станцией и государственной границей обязанностей по управлению поездом, курсирующим в прямом международном железнодорожном сообщении в соответствии с Соглашением, операций по приему и сдаче подвижного состава, а также для проведения технического осмотра подвижного состава. При этом лица из числа служебного персонала должны предъявить пограничным органам государств Сторон действующее служебное удостоверение личности или паспорт. Списки служебного персонала формируются перевозчиками и предъявляются при необходимости пограничным органам государств Сторон.	В соответствии с проектом новой Конвенции Договаривающиеся стороны <b>стремятся к облегчению процедуры выдачи виз</b> , а также могут согласовать пересечение границ работниками поездных бригад и служебным персоналом в соответствии с согласованными именными списками.
Возможность участия региональных организаций	Не предусмотрена.	В заключительных положениях проекта новой Конвенции <b>предусмотрена возможность участия в качестве стороны региональных организаций экономической интеграции.</b>
Порядок разрешения споров	Разногласия между Сторонами, возникающие при толковании и реализации Соглашения, подлежат	Более детально проработан порядок урегулирования споров. Так, споры относительно толкования и применения



<i>Критерий сравнения</i>	<i>Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении (Санкт-Петербург, 28 апреля 2015 года)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Наличие самостоятельной статьи, позволяющей участникам заключать двусторонние соглашения	урегулированию путем переговоров между компетентными органами государств Сторон. Если в ходе переговоров, проводимых в соответствии с Соглашением, разногласия не будут преодолены, то они разрешаются по дипломатическим каналам  Не предусмотрено.	Конвенции между Сторонами, передаются на рассмотрения арбитражной комиссии. При этом, проектом предусмотрено, что передача спора на рассмотрение состоится только в случае выраженного согласия спорящих Сторон, поскольку решение комиссии является обязательным для исполнения спорящими Сторонами. Расширенный, но закрытый перечень вопросов (способ, вид, порядок, пункты государственного контроля, нормативы времени на выполнение государственного контроля и другие) отнесен к регулированию в рамках отдельных соглашений. В новую Конвенцию введена самостоятельная статья, позволяющая ее участникам заключать двусторонние соглашения, дополняющие и разъясняющие положения Конвенции.

## Приложение III

*Перечень программных документов, подчеркивающих необходимость упрощения условий пересечения государственных границ*

<p>Программные документы Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)</p>	<p><b>Концепция в области безопасности границ и пограничного режима стран ОБСЕ (принята в декабре 2005 г. в Любляне на 13-й встрече Совета Министров иностранных дел ОБСЕ)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• государства-участники ОБСЕ взяли на себя обязательство обеспечивать открытость и безопасность границ и развивать взаимовыгодное межгосударственное сотрудничество, а также продвигать и передавать друг другу передовую практику</li> <li>• сотрудничество между государствами-участниками должно создавать условия для выполнения признанных государствами-участниками стандартов в области безопасности границ и пограничного режима, а также для их совершенствования, в частности, на основе обмена информацией об оптимальной практике</li> <li>• необходимость обмена лучшей практикой и информацией о наличии ресурсов, охватывающих весь имеющийся международный опыт, включая новые технологии и ноу-хау, например, по вопросу о быстрых, но эффективных мерах пограничного контроля, строительстве контрольно-пропускных пунктов и другим</li> <li>• форма вклада ОБСЕ включает также содействие свободному и безопасному передвижению людей через границы</li> </ul>
<p>Программные документы Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Экономической Комиссией ООН для стран Азии и Тихого Океана по развитию евроазиатских транспортных связей (ЕКАТО ООН)</p>	<p><b>Доклад о деятельности ОБСЕ за Июнь 2009 г. – Май 2010 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• определены основные направления регионального сотрудничества в области транспортной безопасности и облегчения пересечения границ</li> <li>• в докладе отмечается, что в Туркменистане состоялась региональная конференция на тему «Укрепление сотрудничества на железнодорожных пунктах пересечения границ в Центральной Азии», где были рассмотрены вопросы о роли международно-правовых инструментов в развитии пассажирских и грузовых перевозок по железной дороге, гармонизации железнодорожной документации и применении передового международного опыта</li> </ul> <p><b>Специальная программа для стран Центральной Азии (СПЕКА)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• подчеркивается особая важность совершенствования правовой базы стран Центральной Азии, унификация норм и стандартов тарифного регулирования, развитие транзита</li> <li>• отмечается, что для упрощения пересечения границ все центральноазиатские государства присоединились к 7 международным конвенциям ООН, касающимся наземного транспорта, в том числе к резолюции ЭСКАТО ООН 48/11 об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок</li> </ul> <p><b>Программы ЕЭК ООН - ЕКАТО ООН по развитию евроазиатских транспортных связей (2001 г.)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сформулированы общие предложения относительно возможных путей</li> </ul>

*Перечень программных документов, подчеркивающих необходимость упрощения условий пересечения государственных границ*

улучшения таких потенциальных альтернативных маршрутов и устранения «нефизических» барьеров, включая упрощение процедур пересечения границ и облегчения торговли, создание национальных механизмов координации

**Декларация Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту (Россия, г. Санкт-Петербург, 11–12 сентября 2003 г.)**

- рекомендована инициатива по развитию интегрированной евроазиатской транспортной системы в области совершенствования и рационализации таможенных процедур и упрощения пересечении границ при прохождении таможенного, санитарного, ветеринарного и фитосанитарного контроля

**Декларация о содействии развитию евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права (подписана в г. Женева 26 февраля 2013 г.)**

- устанавливает в качестве одной из приоритетных целей развития железнодорожного транспорта введение единого комплекса транспарентных и предсказуемых положений и юридических норм, регулирующих евроазиатские железнодорожные транспортные операции во всех заинтересованных странах, позволяющего упростить процедуры пересечения границ, особенно в случае транзитных перевозок

Программные документы Европейской Комиссии

**Концепция интегрированного управления на границах (далее - ИВМ)**

- ставит целью содействовать законному передвижению людей и товаров при одновременном обеспечении безопасности границ и соблюдении требований национального законодательства
- реализуется посредством развития сотрудничества и координации деятельности всех соответствующих властей и служб, отвечающих за пограничный режим, таких как пограничная служба, таможня, ветеринарная и фитосанитарная инспекция, министерство транспорта и миграционные службы, уделяя особую роль международному сотрудничеству

**«Белая Книга» Европейской Комиссии («Транспортная политика ЕС до 2010 г. Время решать» 2001 г.)**

- определяет перспективы развития транспортной системы Европейского союза, в частности, в сфере упрощения пересечения границ

Программные документы Азиатского банка развития (АБР)

**Стратегия и программа регионального сотрудничества АБР (СПРС) для стран-участников Программы Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (на 2005-2007 гг.)**

- в региональной дорожной карте транспортного сектора сделан акцент на гармонизацию и упрощение приграничных транспортных процедур, документации и положений между странами с целью создания однородной конкурентной среды для транспортных операторов и содействия эффективности, а также развитию услуг лучшего качества

*Перечень программных документов, подчеркивающих необходимость упрощения условий пересечения государственных границ*

---

Другие  
программные  
документы

**Стратегия по транспорту и содействию торговле на 2008–2017 гг. в рамках ЦАРЭС**

- разработана по инициативе Азиатского банка развития (АБР) и определяет направления и приоритеты в региональном транспортном развитии и содействии торговле
- преследует три основные цели: создание конкурентоспособных транспортных коридоров в регионе; содействие эффективному перемещению товаров и людей через границы, развитие безопасных «дружелюбных к населению» транспортных систем

**Концепция скоординированного управления на границах Всемирной таможенной организации**

- изложена в исследовательском документе Всемирной таможенной организации № 2 «Скоординированное управление на границах. Концептуальные основы»
- термин «скоординированное управление на границах» обозначает скоординированный подход контролирующих служб на границе - как национальных, так и международных – к более эффективному управлению товарными и людскими потоками при одновременном соблюдении установленных требований.

**Концепция управления на границах на основе сотрудничества Всемирного банка**

- основывается на идее о том, что в условиях современной глобальной экономики контролирующим службам на границе и международному торговому сообществу необходимо действовать вместе и добиваться совместных целей на благо всех заинтересованных сторон
-