



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****144-я сессия**

Женева, 11–14 октября 2016 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Международная конвенция о согласовании
условий проведения контроля грузов на границах
1982 года («Конвенция о согласовании»):
предложение по новому приложению 10,
касающемуся морских портов****Предложение по новому приложению 10,
касающемуся морских портов****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. На своей 142-й сессии Рабочая группа приняла к сведению документ ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1 с замечаниями по первому проекту нового приложения 10 к Конвенции о согласовании, включая: а) подробные изменения к тексту, представленные Евразийской экономической комиссией (ЕАЭК); б) замечания Украины по тексту; и с) общее предложение о включении ссылок на Конвенцию ИМО FAL-65, поступившее от Федерации национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА). В своих замечаниях ЕАЭК отметила далее, что новое приложение 10 в некоторых случаях предусматривает обязательства, выходящие за пределы области применения самой Конвенции, и поэтому предложила пересмотреть текст Конвенции о согласовании для обеспечения более полного соответствия между основным текстом Конвенции и текстами приложений к ней. Рабочая группа: а) приняла к сведению эти замечания и соображения; б) решила продолжить работу над приложением 10; и с) обратилась к делегациям с просьбой представить в письменном виде в секретариат не позднее 10 марта 2016 года свои мнения относительно

GE.16-13277 (R) 190816 230816



* 1 6 1 3 2 7 7 *

Просьба отправить на вторичную переработку



изменений и исправлений, предложенных Украиной и ЕАЭК, либо любые дополнительные замечания к тексту (см. ECE/TRANS/WP.30/284, пункты 35–36).

2. На своей 143-й сессии Рабочая группа приняла к сведению неофициальный документ № 5 WP.30 (2016 года), представленный Международной морской организацией (ИМО), в котором изложены ее обязанности по облегчению международных морских перевозок. Рабочая группа также приняла к сведению неофициальный документ № 10 WP.30 (2016 год), представленный Европейской комиссией, в котором содержатся замечания ЕС и его государств-членов по проекту дополнения 10. Эти замечания четко свидетельствуют о необходимости обстоятельного обсуждения самого приложения, а также вопроса о взаимосвязи с Конвенцией в целом.

3. Для рационализации своей деятельности по этому пункту повестки дня Рабочая группа решила вернуться к рассмотрению документа ECE/TRANS/WP.30/2015/21, содержащего первоначальный проект текста, и на данном этапе отложить обсуждение документа ECE/TRANS/WP.30/2015/Rev.1 с различными изменениями и замечаниями, изложенными Украиной, ЕАЭК и ФОНАСБА.

4. Делегация ЕС выразила обеспокоенность в целом по поводу необходимости и цели разработки приложения, касающегося морских портов, поскольку таможенные процедуры занимают лишь второстепенное место в широком диапазоне мер контроля и процедур, осуществляемых в портах. Далее она отметила наличие различных несоответствий как в тексте самого проекта, так и в основном тексте Конвенции. С учетом того что различные статьи приложений 8, 9 и 10 полностью идентичны, она задалась вопросом о том, не целесообразно ли включить такие идентичные положения в основной текст Конвенции.

5. В ответ на предложение делегации Азербайджана включить либо общую ссылку на Конвенцию ИМО FAL-65, либо некоторые из ее положений секретариат разъяснил, что с правовой точки зрения это может привести к осложнениям при внесении поправок либо в Конвенцию ИМО FAL-65, либо в Конвенцию о согласовании. Кроме того, свободный доступ к тексту Конвенции FAL-65, по видимому, отсутствует, что осложняет понимание и применение Конвенции о согласовании таможенными органами. Рабочая группа одобрила предложение Азербайджана об изменении текста пункта 1 статьи 2 следующим образом: «Договаривающиеся стороны предоставляют разрешение сходить на берег членам экипажей судов, участвующих в международных дальних и каботажных перевозках грузов, в соответствии с национальными и, где это применимо, международными соглашениями, предусматривающими признание документов членов экипажей судов, включая удостоверение личности моряка», и поручила секретариату принять это предложение во внимание в контексте своей дальнейшей подготовительной деятельности.

6. Рабочая группа приняла к сведению последующие замечания различных делегаций в дополнение к замечаниям в письменном виде, поступившим до начала текущей сессии, и поручила секретариату рассмотреть все эти замечания и использовать их в качестве основы для подготовки нового проекта на всех трех официальных языках для обсуждения Рабочей группой на ее следующей сессии. С учетом огромного числа процедур, предусмотренных в морских портах, секретариату было также поручено обратить внимание при подготовке обновленного проекта, в частности, на концепцию «единого окна». В этой связи Рабочая группа примет впоследствии решение о том, в достаточной ли степени разработан проект для того, чтобы приступить к консультациям с другими заинтересованными сторонами. В то же время всем Договаривающимся сторонам было настоятельно рекомендовано приступить к национальным консультациям

и быть готовыми на следующей сессии Рабочей группы представить сбалансированную позицию в отношении того, стоит ли продолжать данную деятельность (см. ECE/TRANS/WP.30/286, пункты 44–49).

7. Во исполнение этой просьбы секретариат подготовил настоящий документ с приложением, в котором сведены воедино текст проекта нового приложения, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.30/2015/21, различные комментарии Украины, ЕАЭК и ФОНАСБА, содержащиеся в документе ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1, комментарии Европейской комиссии, содержащиеся в неофициальном документе № 10 (2016 год), и предложение Азербайджана, внесенное на 143-й сессии Рабочей группы.

Приложение

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании»)

Проект приложения 10

Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных морских перевозок грузов

[Украина: Новая статья: Определения: Под «международным морским портом» подразумевается порт, в котором производятся административные процедуры, необходимые для пересечения границы для грузов, прибывших и/или убывающих морским и внутренним путем (транспортом). В понятие «международного морского порта» входит совокупность объектов инфраструктуры порта (морские терминалы, стивидорные комплексы.)]

Статья 1 Принципы

1. Настоящее приложение, дополняющее положения Конвенции, имеет целью определение мер, которые следует реализовать для облегчения и ускорения пересечения границ¹ в ходе международных морских перевозок грузов.
2. Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать в целях упрощения и обеспечения как можно более полного единообразия формальностей и требований в отношении документов и процедур² в связи с контролем грузов³, перевозимых морским транспортом.
2 альтернатива 2. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать в целях упрощения и обеспечения наиболее полного единообразия формальностей и требований в отношении документов и процедур, связанных с осуществлением перевозок грузов морским транспортом.]
3. Настоящее приложение применяется без ущерба для применимых международных стандартов и соглашений^{4, 5}.

¹ Секретариат: в варианте Конвенции на английском языке, как правило, используется слово «frontiers», за исключением приложений 8 и 9, в которых используется также слово «borders».

² Секретариат: следует читать «документов и процедур» в целях приведения в соответствие с текстом, использованным в пункте 2 статьи 1 приложения 9 к Конвенции.

³ Европейский союз (ЕС): исключение механизма контроля придает данным положениям более общий характер, как, например, в приложении 9.

⁴ ЕС: пункт 3 статьи 1 относится к применению международных стандартов и соглашений в противовес автомобильному и железнодорожному транспорту. В чем причина этого положения?

⁵ Евразийская экономическая комиссия (ЕАЭК): положения пункта 3 в предыдущих приложениях к Конвенции отсутствуют. Вместе с тем существует общий

[Украина: Новая статья: Интегрированное управление границей: Поскольку грузовые операции в морских портах выполняются в основном частными операторами, Договаривающиеся стороны должны стремиться работать в тесном сотрудничестве с портовыми властями, операторами терминалов и другими частными операторами в морских портах, для того чтобы способствовать продвижению и гарантировать внедрение положений этой Конвенции.]⁶

Статья 2

Упрощение процедур⁷ выдачи виз для экипажей морских судов

1. Договаривающиеся стороны стремятся облегчать процедуры выдачи виз для экипажей морских судов, участвующих в международных дальних и каботажных перевозках грузов, в соответствии с национальным и, где это применимо, международным законодательством⁸.

1 альтернатива 1. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны стремятся облегчать процедуры выдачи виз для экипажей морских судов, участвующих в международных и каботажных перевозках грузов, в соответствии с национальным и, где это применимо, международным законодательством.]

1 альтернатива 2. [Азербайджан: Договаривающиеся стороны предоставляют разрешение сходить на берег членам экипажей судов, участвующих в международных дальних и каботажных перевозках грузов, в соответствии с национальными и, где это применимо, международными соглашениями, предусматривающими признание документов членов экипажей судов, включая удостоверение личности моряка.]⁹

2. Договаривающиеся стороны соглашаются регулярно обмениваться информацией об оптимальной практике в области упрощения процедур выдачи виз¹⁰ для членов экипажей морских судов.

(неспецифичный) подход к этим вопросам, который содержится в основном тексте Конвенции о согласовании (статья 14). В этой связи было бы целесообразнее включить, в случае необходимости, положения этого проекта приложения в общие положения Конвенции о согласовании.

⁶ ЕС: хотя он и не выступает против этой идеи, тем не менее следует проверить, нельзя ли привести эту статью в соответствие таким образом, чтобы она удовлетворяла этой цели.

⁷ ЕАЭК: добавить «членов».

⁸ ЕС: статья 2 содержит аналогичные положения, касающиеся аналогичного порядка выдачи виз, предусмотренного на автомобильном и железнодорожном транспорте.

⁹ См. ECE/TRANS/WP.30/286, пункт 48.

¹⁰ ЕАЭК: добавить «членов».

Статья 3¹¹

Международные морские транспортные операции¹²

1. В целях облегчения международной перевозки грузов Договаривающиеся стороны, на согласованной и скоординированной основе, регулярно информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, о требованиях контроля в отношении международных морских портов, а также о фактическом положении в портах.

1 альтернатива 1. [ЕАЭК: В целях облегчения международной перевозки грузов Договаривающиеся стороны на согласованной и скоординированной основе регулярно информируют все [Договаривающиеся] стороны, участвующие в международных [морских] транспортных операциях, [о действующих и (или) планируемых требованиях при проведении государственного контроля¹³ в отношении международных морских перевозок грузов, а также о фактическом функционировании пунктов пропуска через границы, расположенных в морских портах.]

1 альтернатива 2. [ЕС: В целях облегчения международной перевозки грузов Договаривающиеся стороны, на согласованной и скоординированной основе, регулярно информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, о требованиях контроля в отношении международных морских портов, а также о фактическом положении в портах.]

1 альтернатива 3. [Украина: В целях облегчения международной перевозки грузов Договаривающиеся стороны, на согласованной и скоординированной основе, регулярно информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, о требованиях контроля в отношении международных морских портов, а также о фактическом положении в портах. Для этого Стороны назначают координационные центры.]

2. Договаривающиеся стороны стремятся по возможности осуществлять все необходимые процедуры контроля в местах отправления и назначения грузов, перевозимых морским транспортом, с тем чтобы снизить перегруженность морских портов.

2 альтернатива 1. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны стремятся проводить все необходимые процедуры государственного контроля¹⁴ в местах отправления и назначения грузов, перевозимых морским транспортом, с тем чтобы снизить перегруженность морских портов.]

3. С учетом, в частности, положений статьи 7 настоящей Конвенции приоритет отдается срочным грузам, например живым животным и скоропортящимся грузам. В частности, компетентные службы и органы государственного кон-

¹¹ ЕАЭК: в пункте 3 настоящей статьи указывается ссылка на статью 7 Конвенции о согласовании. Однако положения указанной статьи распространяются на случаи, когда между Договаривающимися сторонами имеется общая сухопутная граница, что в данном случае не совсем корректно. Мы предлагаем рассмотреть целесообразность корректировки положений статьи 7 Конвенции о согласовании либо конкретизации положений пункта 3 настоящей статьи без применения ссылок на иные положения Конвенции о согласовании.

¹² ЕС: содержит те же положения, как и в случае автомобильного транспорта.

¹³ ЕС не согласен с этой формулировкой.

¹⁴ ЕС: мы не согласны с этой формулировкой.

троля в пунктах пересечения границ, расположенных в морских портах в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами¹⁵.

3 альтернатива 1. [ЕАЭК: С учетом, в частности, положений статьи 7 настоящей Конвенции приоритет отдается срочным грузам, например живым животным и скоропортящимся грузам. В частности, компетентные службы и органы государственного контроля в пунктах пересечения границ, расположенных в морских портах, в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами:]

i) принимают необходимые меры для сведения к минимуму времени ожидания судов, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты¹⁶, и судов, перевозящих живых животных, с момента их прибытия в порт до проведения соответствующего пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля¹⁷;

i) альтернатива 1 [ЕАЭК: принимают необходимые меры для сведения к минимуму времени ожидания судов, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты и (или) живых животных, с момента их прибытия в морской порт до начала проведения операций государственного контроля (в частности, пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля);]

ii) обеспечивают, чтобы требуемый контроль¹⁸, упомянутый в подпункте i), осуществлялся как можно оперативнее;

ii) альтернатива 1 [ЕАЭК: обеспечивают, чтобы требуемые виды государственного контроля, упомянутые в подпункте i) настоящей статьи, проводились как можно оперативнее;]

ii) альтернатива 2 [Украина: обеспечивают, чтобы требуемый контроль, упомянутый в подпункте i), мог начинаться при наличии копий перевозочных и сопроводительных документов и осуществлялся в минимально возможные сроки;]

iii) разрешают, насколько это возможно, не отключать во время выгрузки грузов необходимые холодильные установки контейнеров, в которых перевозятся скоропортящиеся пищевые продукты¹⁹, если это не противоречит

¹⁵ ЕС: пункт 3 нельзя применять к морским перевозкам, поскольку указанная статья 7 Конвенции действует только в отношении автомобильного транспорта (на внутренних границах). Кроме того, перевозка живых животных и скоропортящихся грузов морским транспортом нуждается в дополнительном анализе. Секретариат: хотя этот момент также упомянут в статье 3 приложения 8, все же пункт 3 статьи 7 основного текста Конвенции не содержит никаких указаний на срочные грузы. Кроме того, в статье 7 говорится о «сухопутной границе», что проблематично в случае международных перевозок грузов в морском сообщении. В случае необходимости, предлагается использовать вместо этого ссылку на статью 6.

¹⁶ Секретариат: хотя выражение «скоропортящиеся пищевые продукты» используется в приложении 8, все же в Конвенции более широко используется термин «скоропортящиеся грузы», в том числе в пункте 3 настоящей статьи.

¹⁷ Секретариат: в целях согласования определений, содержащихся в статье 1 Конвенции, предлагается заменить эту фразу на «таможенного контроля или медико-санитарной, ветеринарной и фитосанитарной инспекции» или просто на «контроля».

¹⁸ Секретариат: в Конвенции это выражение не используется широко (за исключением пункта 3 ii) статьи 3 приложения 8).

¹⁹ Секретариат: хотя выражение «скоропортящиеся пищевые продукты» используется в приложении 8, все же в Конвенции более широко используется термин «скоропортящиеся грузы», в том числе в пункте 3 настоящей статьи.

требуемой²⁰ процедуре проведения [ЕАЭК: государственного²¹] контроля или выгрузки;

iv) сотрудничают, в частности посредством обмена предварительной информацией, с соответствующими компетентными службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения процедур в отношении скоропортящихся пищевых продуктов²² и живых животных в тех случаях, когда такие грузы подлежат санитарному²³ или ветеринарному контролю.

iv) альтернатива 1 [Украина: обеспечивают необходимые меры по ускорению процедур пересечения границ для грузов, перевозимых в интермодальном режиме, в том числе на условиях Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП, 1975 года).]²⁴

Статья 4 Условия в морских портах²⁵

1.²⁶ Для упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в морских портах Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся по возможности обеспечить в портах следующие условия:

1 альтернатива 1. [ЕАЭК: Для упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в морских портах Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся по возможности обеспечить в пунктах пропуска, расположенных в морских портах, соблюдение следующих минимальных требований к таким пунктам пропуска:]

i) наличие зданий (сооружений), оборудования и технических средств, позволяющих проводить в них ежедневный круглосуточный²⁷ контроль, если это оправдано и соответствует объемам грузовых перевозок;

i) альтернатива 1 [ЕАЭК: наличие зданий, сооружений, оборудования и технических средств, позволяющих проводить в них ежедневный круглосуточный государственный²⁸ контроль²⁹.]

²⁰ Секретариат: выражение «требуемый контроль» в Конвенции не используется широко (за исключением статьи 3 ii) приложения 8).

²¹ ЕС не согласен с этой формулировкой.

²² Секретариат: хотя выражение «скоропортящиеся пищевые продукты» используется в приложении 8, все же в Конвенции более широко используется термин «скоропортящиеся грузы», в том числе в пункте 3 настоящей статьи.

²³ Секретариат: предлагается заменить это слово на «медико-санитарный» с целью согласовать это выражение со статьей 1 Конвенции.

²⁴ ЕС: это предложение относится ко всем видам перевозок и, в случае необходимости, его следует включить в основной текст Конвенции.

²⁵ ЕС: аналогичные положения, как и в случае железнодорожного транспорта.

²⁶ ЕС: нумерация не нужна.

²⁷ Секретариат: это выражение в Конвенции не используется. В приложении 8 используется выражение «24 часа в сутки».

²⁸ ЕС не согласен с этой формулировкой.

²⁹ ЕС не согласен с предлагаемым исключением, поскольку вариант «круглосуточный» должен быть факультативным, а не обязательным для всех морских портов (пунктов пропуска).

- ii) наличие технических средств, позволяющих производить фитосанитарный, ветеринарный³⁰ и другой контроль;
- ii) альтернатива 1 [Украина: наличие технических средств, позволяющих производить фитосанитарный, ветеринарный и другие виды контроля;]
- ii) альтернатива 2 [ЕАЭК: обеспечение должностных лиц, проводящих государственный³¹ контроль, необходимыми и современными техническими средствами;]
- ii) альтернатива 3 [ЕС: наличие технического оборудования, позволяющего производить фитосанитарный и ветеринарный контроль³² и другие виды контроля;]
- iii) организация надлежащей провозной и пропускной способности портов и инфраструктуры для сообщения с внутренними районами с учетом объемов перевозок;
- iii) альтернатива 1 [ЕАЭК: организация надлежащей провозной и пропускной способности пунктов пропуска, расположенных в морских портах, и инфраструктуры для сообщения с внутренними районами с учетом объемов перевозок;]
- iv) зон контроля и складской инфраструктуры для временного хранения грузов, находящихся под таможенным и другими видами контроля, включая хранение скоропортящихся пищевых продуктов³³;
- iv) альтернатива 1 [ЕАЭК: наличие зон государственного³⁴ контроля и складской инфраструктуры для временного хранения товаров (грузов), находящихся под таможенным и (или) другими видами государственного контроля, включая хранение скоропортящихся пищевых продуктов;]
- v) наличие достаточного и квалифицированного персонала для предоставления всех услуг³⁵, включая услуги таможенных, пограничных и других ведомств;
- v) альтернатива 1 [ЕАЭК: наличие необходимого количества квалифицированного персонала органов государственного контроля с учетом объема перевозок, а также иных органов и организаций;]
- vi) наличие информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной электронной информацией, касающейся морского судна и его груза, для таможенных целей, а также целей безопасности.
- vi) альтернатива 1 [ЕАЭК: наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной электронной информацией, касающейся морского судна и его груза.]

³⁰ Секретариат: в целях согласования со статьей 1 этот вариант следует заменить на «фитосанитарный и ветеринарный контроль».

³¹ ЕС не согласен с этой формулировкой.

³² Это соответствует формулировке определений в статье 1 Конвенции.

³³ Секретариат: хотя выражение «скоропортящиеся пищевые продукты» используется в приложении 8, все же в Конвенции более широко используется термин «скоропортящиеся грузы», в том числе в статье 3 настоящего приложения.

³⁴ ЕС не согласен с этой формулировкой.

³⁵ Секретариат: в приложении 1 используется термин «компетентные службы».

Статья 5 Контроль³⁶

Договаривающиеся стороны:

i) стремятся ускорить прохождение требуемых формальностей³⁷, связанных с контролем, по возможности путем создания механизмов для взаимного признания некоторых видов контроля³⁸ судов, контейнеров и грузов, если их цели совпадают;

i) альтернатива 1 [ЕАЭК: стремятся ускорить прохождение требуемых формальностей, связанных с проведением государственного контроля³⁹, по возможности путем создания механизмов для взаимного признания отдельных видов государственного⁴⁰ контроля морских судов, перевозимых ими контейнеров и грузов, если цели таких видов государственного контроля совпадают;]

i) альтернатива 2 [Украина: стремятся ускорить прохождение требуемых формальностей, связанных с контролем, по возможности путем создания механизмов для взаимного признания результатов некоторых видов контроля судов, контейнеров и грузов, если их цели совпадают;]

ii) по возможности оказывают содействие⁴¹ и создают условия для применения упрощенных процедур контроля на основе оценки рисков⁴².

ii) альтернатива 1 [Украина: по возможности оказывают содействие и создают условия для применения упрощенных процедур контроля на основе оценки и управления рисками.]

ii) альтернатива 2 [ЕАЭК: по возможности оказывают содействие и создают условия для применения упрощенных процедур проведения видов государственного⁴³ контроля на основе оценки рисков.]

(новое положение) [Украина: обеспечивают, чтобы их органы и учреждения, отвечающие за контроль и процедуры на границе, касающиеся ввоза, вывоза и транзита товаров, взаимодействовали друг с другом и координировали свою деятельность в целях содействия транспорту и торговле.]⁴⁴

³⁶ ЕС: эта статья в значительной мере строится на статье 6 приложения 9 по железнодорожному транспорту, которая была согласована ЕС и его государствами-членами и вступила в силу в 2011 году.

³⁷ ЕС: неясно, что означает «контроль», поскольку в статье 1 Конвенции определены только «таможенный контроль» и «контроль качества» в дополнение к другим видам «контроля». Секретариат: это выражение в Конвенции не используется. Стороны могут, при желании, рассмотреть выражения «меры контроля», «процедуры контроля» или «требуемые формальности».

³⁸ ЕС: неясно, что означает «контроль», поскольку в статье 1 Конвенции определены только «таможенный контроль» и «контроль качества» в дополнение к другим видам «контроля».

³⁹ ЕС не согласен с этой формулировкой.

⁴⁰ ЕС не согласен с этой формулировкой.

⁴¹ Секретариат: это выражение в Конвенции не используется.

⁴² ЕС: таможенный контроль строится на основе оценки рисков (или анализа рисков); это предполагает проведение выборочного контроля, а не упрощение процедур, по мере возможности, для всех отправок.

⁴³ ЕС не согласен с этой формулировкой.

⁴⁴ ЕС: мы полагаем, что это положение должно быть включено скорее в национальное законодательство, чем в какую-либо международную конвенцию.

iii) без ущерба для применимых положений Конвенции проводят контроль транзитных грузов только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками^{45, 46}.

iii) альтернатива 1 [ЕАЭК: без ущерба для применимых положений Конвенции проводят государственный⁴⁷ контроль транзитных грузов только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками.]

iii) альтернатива 2 [Украина: предоставляют грузам, которые будут проходить транзитом через территорию любой другой Договаривающейся стороны, режим, не менее благоприятный, чем тот, который предоставлялся бы этим товарам, если бы они транспортировались от места их происхождения до места их назначения, минуя территорию такой Договаривающейся стороны⁴⁸. Без ущерба для применимых положений Конвенции проводят контроль транзитных грузов только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками.]

В отношении транзитных грузов, находящихся в контейнере, контейнере или грузовом вагоне, закрытых и опломбированных надлежащим образом, и по ним представлена необходимая информация, таможенный досмотр, как правило, не проводится.]

(новое положение) [Украина: Обеспечивают осуществление весового контроля контейнеров и транспортных средств в порту при погрузке груза (контейнера) на транспортное средство в соответствии с установленными весовыми нормами страны прибытия груза с оформлением международного весового сертификата транспортного средства (статья 5 приложения 8 к Конвенции о согласовании). Не допускают перегруз транспортных средств (контейнеров).]⁴⁹

[Украина: Новая статья: Единое окно: Поскольку грузовые операции в морских портах выполняются в основном частными операторами, Договаривающиеся стороны должны стремиться работать в тесном сотрудничестве с портовыми властями, операторами терминалов и другими частными операторами в морских портах, для того чтобы способствовать продвижению и гарантировать внедрение положений этой Конвенции.]⁵⁰

⁴⁵ ЕС: это положение, судя по всему, уже находит отражение в общей статье 10 Конвенции. По этой причине мы предлагаем исключить его, если только в нем нет какой-либо конкретной необходимости в случае морского транспорта.

⁴⁶ Секретариат: см. статью 10 Конвенции – Транзитные грузы.

⁴⁷ ЕС не согласен с этой формулировкой.

⁴⁸ ЕС: первая фраза – это предложение не является специфичным для морского транспорта. Возможно, что статья 10 Конвенции уже охватывает это положение.

⁴⁹ ЕС: необходимо дополнительно уточнить, имеет ли это положение какое-либо отношение к данному новому приложению.

⁵⁰ Секретариат: идентично предложению по статье 1, за исключением названия.

Статья 6

Нормативы времени^{51, 52}

Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся определить нормативы времени на выполнение технологических операций, связанных с приемом судов в портах, включая все виды контроля, и сократить эти нормативы путем совершенствования используемых технологий и технических средств. Договаривающиеся стороны отслеживают достигнутые ими результаты в сокращении нормативов.

Альтернатива 1 [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся определить нормативы времени на выполнение технологических операций, связанных с приемом судов в морских портах, включая проведение всех необходимых видов государственного⁵³ контроля, и сокращать эти нормативы путем совершенствования используемых технологий и технических средств. Договаривающиеся стороны отслеживают достигнутые ими результаты в сокращении нормативов и обмениваются результатами работы по сокращению временных нормативов.]

Альтернатива 2 [Украина: Договаривающимся сторонам рекомендуется периодически и в согласованном порядке устанавливать, измерять и публиковать часовые нормативы на выполнение технологических операций, связанных с приемом судов и оформлением грузов в портах, включая все виды контроля, и сокращать эти нормативы путем совершенствования используемых технологий и технических средств. Договаривающиеся стороны могут обмениваться достигнутыми результатами.]

Статья 7

Документация⁵⁴

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают надлежащее оформление перевозочных и сопроводительных документов в соответствии с законодательством стран-импортеров и транзитных государств. Договаривающиеся стороны по мере необходимости стремятся уменьшить количество документов, требуемых для ввоза, вывоза и транзита грузов, поступающих в порт или покидающих его морем либо по внутренним маршрутам⁵⁵.

1 альтернатива 1. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны обеспечивают надлежащее оформление перевозочных и сопроводительных документов в со-

⁵¹ ЕС: определение нормативов времени (и в то же время их сокращения), если его нужно уточнить в случае морского транспорта, следует скорее всего оставить на усмотрение национального законодательства каждой Договаривающейся стороны.

⁵² Секретариат: следовало бы также пересмотреть приложение 1 к Конвенции, касающееся согласования таможенного и других видов контроля. Контроль за сокращением времени не должен быть обязательным, прежде всего в силу наличия статьи 9 (8), касающейся механизма предоставления информации.

⁵³ ЕС не согласен с этой формулировкой.

⁵⁴ ЕС: эта статья содержит положения, которые должны применяться на всех видах транспорта. ЕС не видит никакой конкретной связи с морскими портами и мог бы предложить внести поправки в статью 9, а также в приложение 9, поскольку статья 8 содержит похожие положения.

⁵⁵ Федерация национальных ассоциаций судовых брокеров и агентов (ФОНАСБА): включить ссылки на Конвенцию ИМО FAL-65.

ответствии с законодательством Договаривающихся сторон, участвующих в перевозке. Договаривающиеся стороны по мере необходимости стремятся уменьшить количество документов, требуемых для ввоза, вывоза и (или) транзита грузов, поступающих в морской порт или покидающих его морем либо по внутренним маршрутам.]

1 альтернатива 2. [Украина: Договаривающиеся стороны обеспечивают надлежащее оформление перевозочных и сопроводительных документов в соответствии с международными правовыми актами (Конвенция FAL-65, рекомендации ИМО). Договаривающиеся стороны по мере необходимости стремятся уменьшить количество документов, требуемых для ввоза, вывоза и транзита грузов, поступающих в порт или покидающих его морем либо по внутренним маршрутам и обеспечивают, чтобы такие требования к формальностям и документации:

- a) принимались и/или применялись с целью быстрого выпуска и очистки товаров;
- b) принимались и/или применялись для уменьшения времени и затрат для предпринимателей и операторов;
- c) были мерами, наименее ограничительными для торговли, когда существуют две или более альтернативные меры для выполнения целей государственной политики или целей, о которых идет речь.]⁵⁶

2. В отношениях друг с другом Договаривающиеся стороны стремятся сократить бумажные документы и упростить порядок оформления документов посредством использования систем электронного обмена информацией. Договаривающиеся стороны стремятся использовать системы электронного обмена информацией в качестве единого пункта приема и обработки информации, а также, насколько это возможно, для оплаты портовых, таможенных и других сборов.

3. Договаривающиеся стороны стремятся представить в таможенные органы⁵⁷ предварительную информацию о грузах, прибывающих в пункты пропуска, расположенные в морских портах⁵⁸.

3 альтернатива 1. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны стремятся представить в таможенные органы предварительную информацию о грузах, прибывающих в пункты пропуска, расположенные в морских портах.]

4. Договаривающиеся стороны стремятся использовать единообразные или гармонизированные транспортные и нормативные документы, в частности при мультимодальных перевозках.

4 альтернатива 1. [ЕАЭК: Договаривающиеся стороны стремятся использовать единообразные или гармонизированные транспортные и (или) иные нормативные документы, используемые при организации и осуществлении международных перевозок грузов морским транспортом, в том числе при мультимодальных перевозках.]

⁵⁶ См. комментарий ЕС по статье 8 (примечание секретариата: Эта статья содержит положения, которые должны применяться на всех видах транспорта. ЕС не видит никакой конкретной связи с морскими портами и мог бы предложить внести поправки в статью 9, а также в приложение 9, поскольку статья 8 содержит похожие положения).

⁵⁷ Секретариат: выражение «таможенные органы» в Конвенции не используется.

Стороны могут рассмотреть возможность использования слова «таможня».

⁵⁸ ФОНАСБА: включить ссылки на Конвенцию ИМО FAL-65.

Статья 8

Механизм представления информации

В отношении статей 1 и 7⁵⁹ настоящего приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) один раз в два года⁶⁰ проводит среди Договаривающихся сторон обзор хода осуществления настоящего приложения⁶¹.

⁵⁹ ЕС-ЕАЭК: номер ссылки необходимо заменить на 7.

⁶⁰ Секретариат: аргумент в пользу проведения обзора раз в два года следует проанализировать.

⁶¹ ЕЭК: положения настоящего приложения носят рекомендательный характер. Для повышения эффективности реализации и действенности положений настоящего приложения предлагается провести совместно с Договаривающимися сторонами Конвенции о согласовании и членами Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом, анализ целесообразности усиления обязательного характера положений настоящего приложения.