

Distr.: General
31 May 2016
Russian
Original: English and Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

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

143-я сессия

Женева, 31 мая – 3 июня 2016 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Международная конвенция о согласовании условий
проведения контроля грузов на границах 1982 года
(«Конвенция о согласовании»)–
предложения по новому приложению 10,
касающемуся морских портов**

Пункт 5 предварительной повестки дня

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

Представлено Европейской комиссией

В приложении, секретариат представляет письмо Европейской комиссии, вместе с предварительными замечаниями Европейского союза и его государств-членов по проекту Приложения 10 к Конвенции о согласовании и по новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа.

Проект Приложения 10 к Конвенции о согласовании

Док. ECE/TRANS/WP.30/2015/21

Общие комментарии:

- В целом, необходимость разработки нового Приложения 10 следует пересмотреть с учетом положений уже существующих соглашений и основного текста самой Конвенции. Как отмечалось, большинство тем, которые, как планируется, будут регулироваться проектом Приложения 10, уже охвачены.
- Предлагаемое Приложение 10 основывается на положениях, касающихся автомобильного и железнодорожного транспорта, которые содержатся в Приложениях 8 и 9. Тем не менее, следует дополнительно проанализировать, насколько эти положения подходят для морских перевозок, в частности в вопросах, касающихся перегруженности, времени ожидания, перевозки живых животных и скоропортящихся продуктов, и не следует ли использовать формулировки, более адаптированные к морским перевозкам.
- Некоторые из предлагаемых положений проекта Приложения 10 носят общий характер (например, относительно контроля) и могут быть применимы ко всем видам транспорта. Таким образом, следует рассмотреть возможность их включения в Приложение 1 к Конвенции.

Комментарии по статьям:

- Последнее предложение в пункте II.E. (Записки секретариата) необходимо дополнительно уточнить, а затем адаптировать или исключить. Остается неясным, что подразумевается под положениями об УЭО, так как УЭО относится к операторам, а не к операциям.
- Статья 1, пункт 3 относится к применению международных стандартов и соглашений, вряд ли касающихся автомобильного и железнодорожного транспорта. В чем смысл этого положения?
- Статья 2 содержит положения по облегчению процедур выдачи виз, аналогичные тем, которые уже были указаны для автомобильного и железнодорожного транспорта.
- Статья 4: изменить нумерацию (на Статью 3). Эта статья содержит те же положения, что и для автомобильного транспорта. Однако пункт 3 не может быть применим к морским перевозкам, так как Статья 7 Конвенции, на которую он ссылается, действительна лишь для автомобильного транспорта (сухопутных границ). Кроме того, вопросы перевозки живых животных и скоропортящихся продуктов морским путем требуют дополнительного анализа. В пункте 1 речь идет о «требованиях пограничного контроля», однако следует дополнительно уточнить, что подразумевается под этими требованиями пограничного контроля (предлагаемая формулировка: процедуры пограничного контроля).
- Статья 5: изменить нумерацию (на Статью 4; поскольку есть только один пункт, нумерация (1) не является необходимой; также неправильная нумерация в (vi) и (vii)). Положения, аналогичные положениям для железнодорожного транспорта. Пункт 1(ii), после слова "ветеринарный" следует добавить слово "контроль" ("inspections") (в соответствии с определениями в статье 1).
- Статья 6: изменить нумерацию (на Статью 5). В основу этой статьи в большой степени положена Статья 6 Приложения 9 по железнодорожному транспорту, которая была согласована между ЕС и его государствами-членами и вступила в силу в 2011 г. Однако в пункте (i), на основании определений

Статья 1 Конвенции, остается неясным, что подразумевается под словом "контроль", так как только термины "таможенный контроль" и "контроль качества" в дополнение к термину "... контроль (inspections)" определены в статье 1 Конвенции.

Новое положение (ii) об оказании содействия и создании условий для применения упрощенных процедур контроля требует дальнейшего разъяснения в части формулировки и концепции: таможенный контроль должен быть основан на оценке рисков (или анализе рисков); это приведет к селективному контролю, а не к упрощению процедур для всех отправок "насколько это возможно".

Пункт (iv –изменить нумерацию на iii), как представляется, уже охвачен общей Статьей 10 Конвенции, поэтому мы рекомендуем его удалить, если только в нем нет особой необходимости в случае морского транспорта - эту необходимость следует разъяснить.

- Статья 7: изменить нумерацию (на Статью 6). Если есть необходимость оговорить определение сроков (и в то же время их сокращение) для морских перевозок, возможно, этот вопрос следует оставить на усмотрение национального законодательства каждой из Договаривающихся Сторон. Возможно, также следует пересмотреть Приложение 1 Конвенции, в котором идет речь о гармонизации таможенного контроля и других видов контроля. Отслеживание достигнутого сокращения сроков не должно быть обязательным, в частности, из-за наличия Статьи 9 (8) о механизме отчетности.
- Статья 8: изменить нумерацию (на Статью 7). В статье содержатся положения, которые должны применяться на всех видах транспорта. ЕС не видит никаких характеристик, связанных с морскими портами, и предлагает внести изменения в Статью 9 и, в случае необходимости, также в Статью 8 Приложения 9, которая содержит аналогичные положения.
- Статья 9: изменить нумерацию статьи (на Статью 8), а также упомянутых статей (на Статьи с 1 по 7 настоящего Приложения)

Док. ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1 - комментарии Евразийской экономической комиссии (Приложения I-III) и Украины (Приложение IV)

Приложение I: ЕС принимает к сведению замечания, представленные Евразийской экономической комиссией (ЕЭК), и будет внимательно следить за подробными дискуссиями по этим замечаниям. Наиболее важными вопросами являются следующие:

- ЕС не согласен с термином «государственный контроль», используемым ЕЭК, так как он не используется по всему тексту Конвенции. ЕС предлагает оставить термин «контроль».
- Статья 3: ЕС согласен с комментарием № 3 (см. комментарии ЕС к Статье 4).
- Статья 4(1)(i): ЕС не согласен с предложением исключить слова «если это оправдано и соответствует объемам грузовых перевозок», так как круглосуточный контроль должен быть факультативным, а не обязательным для всех морских портов (контрольно-пропускных пунктов).
- Статья 1 (2): в случае исключения механизма контроля, положения носят более общий характер, как и для Приложения 9.

Приложение II: ЕС принимает к сведению общий комментарий ЕЭК и согласен с предложением, содержащимся в пункте 1.

Приложение III: Принимая во внимание свои общие комментарии, ЕС мог бы согласиться с ЕЭК, что следует обсудить возможный пересмотр Конвенции. Необходимость этого нового Приложения 10 может быть затем пересмотрена.

Приложение IV:

- Определение "международного морского порта" – следует убедиться, что это определение еще не существует ни в одном законодательном акте. ЕС предпочел бы, чтобы это определение содержалось в Приложении 10.
- Новый раздел о сотрудничестве между различными заинтересованными сторонами – хотя ЕС и не возражает против этой идеи, следует убедиться, что Статья 4 Конвенции не может быть скорректирована таким образом, чтобы соответствовать этой цели.
- Статья 3: новое положение (v) - это предложение относится ко всем видам транспорта и, в случае необходимости, должно быть включено в основной текст Конвенции.
- Статья 5: новые положения (iii) – считаем, что это положение должно быть включено в национальное законодательство, а не в международную конвенцию; (iv) - первое предложение - это предложение не является специфическим для морских перевозок. Возможно, статья 10 Конвенции уже охватывает это положение; (v) - следует дополнительно уточнить, относится ли это положение к новому приложению.
- Статья 7: см. комментарий ЕС к Статье 8

Неофициальный документ WP.30 (2015) No. 13 - комментарии бизнес-операторов РФ (Часть 1) и ИМО (Часть 2)

Часть 1: Статья 8: ссылку на Конвенцию ИМО FAL 65 и другие рекомендации ИМО следует дополнительно разъяснить и проанализировать.

Часть 2: Предложение включить некоторые положения Конвенции ИМО FAL 65 - ЕС считает, что это предложение требует подробного изучения и предлагает, чтобы секретариат МДП проанализировал Конвенцию ИМО, с тем чтобы определить различные возможности. Кроме того, мы не уверены в том, что Конвенция ИМО FAL 65 и другие рекомендации ИМО находятся в свободном доступе.

Проект новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа

Док. ECE/TRANS/WP.30/2016/5

Общие комментарии:

- Рассмотреть состояние дел и перспективы существующей Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 1952 года.
- Опасения, связанные с присоединением к новой конвенции
- Нужно ли вовлекать ОТИФ?
- Ряд положений этого проекта конвенции, например, статья 3(1), статья 7(3), статья 10(2), статья 14, статья 16, относятся к заключению двусторонних или многосторонних соглашений. **Это могло бы поддержать позицию ЕС о том, что необходимость такой конвенции не доказана.** Число ссылок на двусторонние соглашения хорошо иллюстрирует это. Кроме того, практическая польза Конвенции находится под вопросом.
- В то время как ЕС разделяет общие цели проекта конвенции, следует отметить, что многие существующие двусторонние соглашения устарели и должны быть приведены в соответствие с другими международными обязательствами. Тем не менее, остается неясным, позволит ли новая конвенция решить эту проблему.
- Терминология, используемая в проекте конвенции, должна быть приведена в соответствие с другими, уже используемыми правовыми документами (например, термины «железнодорожный» и «транспорт» на английском языке: rail/railway, transport/transportation/traffic).

Комментарии по статьям:

- Статья 1:
 - В первом предложении заменить слова «основные понятия» на «**определения**».
 - Определение багажа отсутствует.
 - (a), (h): В чем разница между «багажом» («baggage») и «товаробагажом» («cargo») – в названии используется термин «товаробагаж» («baggage cargo»)?
 - (b): Неясно, относится ли описание к «инфраструктуре» или к «инфраструктуре железнодорожного транспорта» - следует использовать одно определение, и подпадает ли оно под смысл статьи 1(i) и статьи 11 (b).
 - (d): Заменить «... в поезде по действительному проездному документу...» на «... в поезде с действительным проездным документом ...». Кроме того, пассажир в пункте (e) также определяется как «отправитель».
 - (e): Заменить «..., **вверенный отправителем** багаж...» на «...багаж **пассажира**...»; добавить слова «(с/до) железнодорожной станции» перед словами «пункта отправления» и «пункта назначения».
 - (f): Определение "железнодорожного пункта пропуска" должно быть улучшено или заменено на предыдущую версию определения "железнодорожного пункта пропуска", данного в статье 1(f)

документа ECE/TRANS/WP.30/2015/22. Следует обратить внимание на определение «пограничных (передаточных) станций», указанное в статье 2 Приложения 9 Конвенции о согласовании.

- (g): Слова «... с собой ...» представляются излишними. Формулировка «... без оплаты...» должна быть улучшена (багаж входит в стоимость билета?). Формулировка «...сохранность которых обеспечивается пассажиром...» не ясна в контексте определения и должна быть конкретизирована.
- (h): См. комментарии к (a), (h). Слово «cargo» («товаробагаж») не используется в тексте отдельно от слова «baggage» («багаж»).
- (k): Слово «специальный контроль» не используется далее по тексту. Возможно, следует оставить это определение с формулировкой «**государственный контроль**».
- Статья 2: Слова «в ходе международных железнодорожных перевозок» необходимо включить в первое предложение для лучшего разъяснения цели данного проекта конвенции. Возможно, слово «цели», используемое в статье 3 (1), также следует упомянуть в этом предложении. В пункте (d) таможенные органы упоминаются в контексте выполнения государственного контроля на границах. Тем не менее, в определении специального (государственного) контроля (статья 1 (k)) таможенные службы не упоминаются.
- Статья 4:
 - пункт (1) выходит далеко за рамки целей проекта конвенции и может создать предпосылки для действий, отнесенных к компетенции ЕС, например, касающихся технических аспектов или аспектов безопасности железнодорожных перевозок. Необходимо ограничиться целями проекта конвенции.
 - в пункте (2) упоминается «технология автоматического изменения ширины тележек в зависимости от используемой колеи». Это может быть проблематичным, поскольку требования к переменным колесным парам описаны в Постановлении Комиссии № 1302/2014 и подлежат компетенции ЕС. Эта статья должна ограничиваться трансграничными процедурами, поэтому предлагаем следующие изменения:

Стороны стремятся использовать международные стандарты, новые технологии в сфере железнодорожного транспорта, в частности, технологию автоматического изменения ширины тележек в зависимости от используемой колеи, и наилучшую практику для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с международными железнодорожными перевозками пересечением границ при международной железнодорожной перевозке.

- Статья 5:
 - (1) Этот пункт не соответствует определению «специального (государственного) контроля», указанному в статье 1(1).
 - (2) (a) Формулировка «в том числе, при перестановке вагонов или автоматическом изменении ширины тележек при изменении колеи» является избыточной.
- Статья 6: Формулировка "согласованные действия" должна быть улучшена. В последнем абзаце следует добавить слова "принимая во внимание возможность эффективного государственного контроля".

- Статья 7 (2): Обязанности управляющих инфраструктуры должны содержаться в национальном законодательстве соответствующей Стороны. Смысл этого пункта в международном контексте следует уточнить.
- Статья 9: В ней говорится, что уполномоченные сотрудники органов государственного контроля освобождаются от паспортных формальностей и что предоставление официальных документов, дающих им право осуществлять государственный контроль, считается достаточным для удостоверения их личности. Это равносильно созданию новых идентификационных документов, не имеющих дополнительной ценности (так, на сегодняшний день не существует каких-либо специальных правил для пограничных проверок персонала поездов, за исключением штемпелевания – поскольку железнодорожный персонал освобождается от штемпелевания, введение нового документа, удостоверяющего личность, не несет никакой дополнительной ценности). В данном случае законодательство Союза признает только (ограниченное) количество действительных проездных документов и не имеет намерения добавлять к ним вышеуказанные документы.
- Статья 10: Эта статья содержит положения, аналогичные тем, которые содержатся в статье 3 Приложения 9 Конвенции о согласовании – их соответствие следует дополнительно изучить.
- Статья 11: Эта статья содержит положения, аналогичные тем, которые содержатся в статье 3 Приложения 1 и статье 4 Приложения 9 Конвенции о согласовании – их соответствие следует дополнительно изучить.
- Статья 12 является избыточной. Каждая сторона сама устанавливает правила идентификации / ношения форменной одежды для должностных лиц государственного контроля.
- Статья 13: Обязанности перевозчиков должны содержаться в национальном законодательстве соответствующей Стороны. Смысл этого пункта в международном контексте следует уточнить.

Включить в статью 13(1) положения: "при условии / с учетом ограничений, вытекающих из применимых положений национального законодательства или международных соглашений, обязательных в Договаривающейся Стороне".

- Статьи 14 и 15, похоже, противоречат друг другу и не вполне соответствуют статье 5(2). Текст должен быть уточнен и улучшен.

Статьи 14 и 15:

- Предлагаем дополнить ст. 14, последний абзац, следующим образом: "При проведении государственного контроля на территории одной Стороны органами государственного контроля другой Стороны или между пограничными пунктами пропуска вопросы (...),"

- Предлагаем изменить формулировку ст. 15.1 следующим образом: "В случае, если использование форм и методов специального контроля, установленных законодательством Сторон, является необходимым, такой контроль может проводиться (...)",

- С целью упрощения процедур и снижения времени пограничного контроля и принимая во внимание тот факт, что в большинстве случаев обнаруженная контрабанда скрыта в элементах конструкции вагонов, предлагаем добавить следующее положение, возможно, в ст. 15: "В целях обеспечения безопасности пассажиров перевозчик обязан использовать при международных перевозках такие вагоны, в которых несанкционированное вмешательство в их конструкцию не представляется возможным, и принять все возможные меры для предотвращения вмешательства пассажиров в конструкцию вагонов. В случае обнаружения такого рода вмешательства, персонал

перевозчика обязан предоставить информацию должностным лицам государственного контроля в отношении места такого вмешательства и причастного лица".

- Статья 16(1): В этом пункте говорится, что порядок осуществления контроля устанавливается в двусторонних соглашениях; поэтому нет необходимости указывать, каким образом будет осуществляться контроль. Предлагаем либо исключить слова: "...последовательно органами государственного контроля Стороны выезда, затем органами государственного контроля Стороны въезда,....", либо сделать ссылку на другой порядок осуществления контроля, который может быть определен в двусторонних соглашениях, как указано в пункте (3).
- Статья 17: Эта статья аналогична статье 7 Приложения 9 Конвенции о согласовании. Их соответствие следует дополнительно изучить.
- Статья 18: Эта статья относится к статье 5(2)(a), связь между этими статьями следует упомянуть (ссылкой). Следует дополнительно изучить необходимость определять зону (2) в железнодорожном пункте пропуска, а также что эта зона должна / может включать в себя (3). Более того, эта статья должна быть приведена в соответствие с определением железнодорожного пункта пропуска, указанным в статье 1(e) – см. также комментарии выше.
- Статья 19: Эта статья относится к статье 5(2)(b), связь между этими статьями следует упомянуть (ссылкой). Не совсем ясно, когда описанные случаи являются условиями, которые должны быть соблюдены, если контроль проводится во время поездки между железнодорожными контрольно-пропускными пунктами в поезде.
- Статья 20: Эта статья относится к статье 5(2)(c), связь между этими статьями следует упомянуть (ссылкой). Статья устанавливает 2 условия, которые должны быть соблюдены: (1) продолжительность безостановочного проследования поезда до или после железнодорожного пункта пропуска достаточна; (2) контроль осуществляется на территории только одной Стороны. Тем не менее, возможность осуществлять контроль на территории другой Стороны, в соответствии со статьей 16 (2), должна устанавливаться на основе двустороннего соглашения. Необходимо дополнительное разъяснение.
- Статья 21: Правила подписания отсутствуют. Условия вступления в силу требуют дополнительного изучения (2).
- Статья 22: Пункты должны быть пронумерованы. Эта статья требует дальнейшего рассмотрения со стороны ЕС.
- Статьи 23-26, связанные с процедурами внесения поправок в Конвенцию, урегулированием споров, денонсацией, требуют дальнейшего изучения, также как и возможная процедура прекращения действия Конвенции и административного руководства осуществлением Конвенции.