



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2008/7
19 March 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

Сто девятнадцатая сессия
Женева, 2-5 июня 2008 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ УСЛОВИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА
ЧЕРЕЗ ГРАНИЦЫ ОТ 10 ЯНВАРЯ 1952 ГОДА

Записка секретариата

I. МАНДАТ

1. На сто восемнадцатой сессии Рабочая группа решила, что в рамках своей программы работы на 2008 год она будет, в частности, анализировать вопрос о применении Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года (далее именуемой "Конвенцией о железнодорожной перевозке 1952 года") (ECE/TRANS/WP.30/236, приложение). В соответствии с этим решением и в целях облегчения обсуждения Рабочей группой секретариат подготовил настоящий документ, в котором содержится справочная информация, касающаяся Конвенции о железнодорожной перевозке 1952 года¹.

¹ Текст Конвенции см. на вебсайте ЕЭК ООН (правовые документы в области транспорта, № 44) по адресу <<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>>.

II. ЦЕЛЬ КОНВЕНЦИИ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ 1952 ГОДА

2. Цель Конвенции заключается в облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.

III. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3. В Конвенции излагаются процедуры контроля въезда и выезда пассажиров и провоза их багажа со стороны компетентных органов двух соседних стран, связанных железнодорожной магистралью со значительным объемом пассажирских трансграничных перевозок. Эта Конвенция способствует проведению полицейского и таможенного контроля во время движения поездов и устанавливает надлежащие процедуры для этого. Однако в отсутствие возможности для надлежащего контроля в поездах во время их следования в Конвенции также определены процедуры для организации совместного контроля на станции, находящейся поблизости от границы и указываемой по договоренности между соседними странами. Конвенция также предусматривает процедуры транзита.

IV. ВЫГОДЫ

4. Посредством обеспечения более эффективного пограничного контроля пассажиров и багажа, перевозимых по железной дороге, Конвенция облегчает международные железнодорожные перевозки пассажиров, позволяет сократить время нахождения пассажиров в пути и неудобства для них, а также способствует инвестициям компетентных органов в развитие станций, где проводится такой контроль.

V. ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

5. В соответствии со статьей 14 Конвенция вступила в силу 1 апреля 1953 года.

VI. ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ

6. По состоянию на 1 марта 2008 года Договаривающимися сторонами Конвенции являлись следующие 12 государств: Австрия, Албания, Армения, Бельгия, Испания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Франция и Швейцария.

VII. КАК СТАТЬ ДОГОВАРИВАЮЩЕЙСЯ СТОРОНОЙ

7. В соответствии со статьей 12 Конвенция открыта для присоединения стран, участвующих в работе Европейской экономической комиссии.

VIII. ФАКУЛЬТАТИВНЫЕ И ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

8. Хотя Конвенция не содержит конкретных положений на этот счет, в момент сдачи на хранение своего документа о присоединении и при необходимости ратификационной грамоты либо в любой другой момент любая Договаривающаяся сторона может заявить посредством уведомления, направленного Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что Конвенция распространяется на все или любые из территорий, за международные отношения которых она несет ответственность.

IX. ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК

9. В соответствии со статьей 16 Договаривающиеся стороны могут представлять предложения о внесении изменений в бланк стандартной международной таможенной декларации, содержащейся в приложении к этой Конвенции. Предложения следует передавать Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который доводит их до сведения всех стран, подписавших Конвенцию или присоединившихся к ней. Конвенция не содержит положений в отношении других поправок. Однако согласно Управлению по правовым вопросам Организации Объединенных Наций, она соответствует принципам обычного международного права, закрепленным в Венской конвенции о праве международных договоров от 1969 года (ВКПМД, которая вступила в силу 27 января 1980 года), относительно изменения Конвенции путем применения статьи 40 ВКПМД. Это означает, что все Договаривающиеся стороны должны уведомляться о любом предложении, касающемся поправок к Конвенции, и что каждая из них имеет право участвовать в принятии решения о том, что следует сделать в отношении такого предложения, в том числе в переговорах и заключении любого соглашения о внесении поправок в Конвенцию. Измененная Конвенция не связывает государство, уже являющееся участником Конвенции, но не ставшее участником Конвенции с внесенными в нее поправками.

X. ОГОВОРКИ

10. Конвенция не содержит никаких положений, касающихся внесения оговорок.

XI. ДЕНОНСАЦИЯ И ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

11. Конвенция может быть денонсирована посредством уведомления об этом за шесть месяцев Генерального секретаря Организации Объединенных Наций (статья 13). Конвенция теряет силу в любой момент, когда число Договаривающихся сторон становится менее трех.

XII. РАССМОТРЕНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ

12. В свете вышеизложенного Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть вопрос об актуальности Конвенции о железнодорожной перевозке 1952 года для ее будущей работы.
