



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****154-я сессия**

Женева, 4–7 февраля 2020 года

Пункт 3 b) предварительной повестки дня

**Деятельность органов Европейской экономической комиссии
Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и других организаций
системы Организации Объединенных Наций, представляющая
интерес для Рабочей группы****Согласование работы Рабочей группы со стратегией
Комитета по внутреннему транспорту*****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. На 153-й сессии (октябрь 2019 года) Рабочая группа была проинформирована, что 26 июня 2019 года Председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и директор Отдела устойчивого транспорта в совместном письме предложили председателям рабочих групп и административных комитетов, относящихся к ведению КВТ, поддержать осуществление стратегии КВТ, предложив конкретный план согласования их работы со стратегией КВТ. Крайний срок представления предложений был установлен на 15 ноября 2019 года, после чего Бюро КВТ подготовит конкретный план для представления и, возможно, принятия на восемьдесят второй сессии КВТ (февраль 2020 года). В этой связи Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2019/8 и Согг.1 (только на английском языке), содержащий перечень задач, которые Рабочей группе следует выполнить в предстоящие годы в дополнение к ее обычной работе. Рабочая группа выразила свою готовность в принципе поддержать осуществление стратегии КВТ и поэтому в предварительном порядке согласилась с предлагаемым графиком выполнения поставленных задач при условии проведения в любое время в будущем дальнейшей оценки. В качестве первого шага Рабочая группа просила секретариат подготовить для ее следующей сессии документ с кратким изложением основной сферы применения 17 правовых документов, относящихся к ведению Рабочей группы, в котором будут рассмотрены заключительные положения и при необходимости предложены поправки. В то же время Рабочая группа предупредила, что намечаемые задачи

* Настоящий документ был представлен с опозданием ввиду ограниченности ресурсов.



а) не должны вступать в противоречие с ее обычными функциями; б) не должны приводить к механическим изменениям лишь в целях согласования со стратегией КВТ и что с) только Рабочая группа будет иметь прерогативу устанавливать актуальность предложения или принятия поправок к правовым документам или осуществления любых других соответствующих мер. В порядке предостережения делегация Европейского союза рекомендовала ЕЭК не допускать, чтобы ее стремление выступать в роли одного из глобальных игроков в отношении правовых документов в области транспорта, негативно отражалось на выполнении ею задачи по защите интересов региона ЕЭК. Делегация Украины напомнила об обширном наборе вопросов и ответов, разработанных Исполнительным советом МДП в качестве учебных материалов для различных заинтересованных сторон системы МДП, предложив Рабочей группе рассмотреть и при необходимости изменить или обновить их, с тем чтобы отразить последнее состояние Конвенции МДП.

2. В соответствии с просьбой Рабочей группы секретариат подготовил настоящий документ, в котором кратко излагаются основные аспекты 17 правовых документов, относящихся к ее ведению. В приложении I содержится обзор 17 правовых документов, а в приложении II перечислены основные аспекты каждого отдельного правового документа.

II. Рассмотрение Рабочей группой

3. Рабочей группе предлагается принять к сведению содержащуюся в документе информацию и дать секретариату указания относительно того, каким образом она намерена выполнить поставленную КВТ задачу по изменению правовых документов с учетом географических и процедурных барьеров к 2025 году. Для облегчения работы секретариат в предварительном порядке разделил этот набор правовых документов на четыре категории:

- а) правовые документы с глобальным охватом: 5, 12, 13, 15, 16, 17;
- б) правовые документы с процедурными барьерами, которые можно улучшить путем внесения поправок: 14;
- с) правовые документы с процедурными барьерами (или без них), которые, как представляется, не нуждаются в изменении: 1, 2, 4, 8, 9;
- д) правовые документы, которые требуют оценки Рабочей группой до внесения в них возможных поправок: 3, 6, 7, 10, 11, 14.

Приложение I

1. Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписана в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
2. Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, касающийся ввоза относящихся к туризму осведомительных документов и материалов, подписан в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
3. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписана в Нью-Йорке 4 июня 1954 года
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 15 января 1959 года
5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года
6. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, от 18 мая 1956 года
7. Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств от 18 мая 1956 года
8. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года
9. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы от 10 января 1952 года
10. Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов Europ, от 15 января 1958 года
11. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 18 мая 1956 года
12. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года
13. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года
14. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 21 октября 1982 года
15. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 21 января 1994 года
16. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладных СМГС, Женева, 9 февраля 2006 года
17. Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 19 февраля 2019 года

79 договаривающихся сторон:

Австралия, Австрия, Албания, Алжир, Аргентина, Барбадос, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Гаити, Гана, Германия, Греция, Дания, Египет, Израиль, Индия, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Камбоджа, Канада, Кипр, Коста-Рика, Куба, Либерия, Ливан, Литва, Люксембург, Маврикий, Малайзия, Мали, Мальта, Марокко, Мексика, Непал, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Перу, Польша, Португалия, Российская Федерация, Руанда, Румыния, Сальвадор, Сенегал, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы Острова, Сьерра-Леоне, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Уругвай, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Центральноафриканская Республика, Черногория, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Ямайка, Япония.

Е. Предварительные соображения секретариата

Конвенция открыта для всех государств – членов Организации Объединенных Наций.

На своей 114-й сессии (сентябрь 2006 года) Рабочая группа решила на данный момент не рассматривать Конвенцию и не вносить в нее дальнейших поправок, если только какая-либо договаривающаяся сторона не обратится к Рабочей группе с конкретной просьбой на этот счет (ECE/TRANS/WP.30/228, пункт 19).

2. Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов, совершен в Нью-Йорке 4 июня 1954 года**А. Цель**

Цель Протокола заключается в облегчении использования (без уплаты ввозных пошлин и сборов) а) документов, поощряющих граждан посещать зарубежные страны; б) списков и ежегодников зарубежных гостиниц и с) технических материалов национальных официальных туристических агентств, включая ознакомительные материалы.

В. Основные положения

В статьях 2 и 3 подробно перечислены материалы, которые могут быть ввезены бесплатно, а в статье 4 оговариваются условия для бесплатного ввоза.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/touring-protocol-e.pdf>

См. статьи 8 и 17.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



74 договаривающиеся стороны:

Австралия, Австрия, Албания, Алжир, Аргентина, Барбадос, Бельгия, Болгария, Венгрия, Гаити, Гана, Германия, Греция, Дания, Египет, Израиль, Индия, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Коста-Рика, Куба, Либерия, Ливан, Литва, Люксембург, Маврикий, Малайзия, Мали, Мальта, Марокко, Мексика, Непал, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Перу, Польша, Португалия, Российская Федерация, Руанда, Румыния, Сальвадор, Сенегал, Сербия, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соломоновы Острова, Сьерра-Леоне, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Центральноафриканская Республика, Черногория, Чехия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Ямайка, Япония.

E. Предварительные соображения секретариата

Протокол открыт для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. С учетом того факта, что в 2006 году Рабочая группа приняла решение не рассматривать вопрос о внесении поправок в Конвенцию, а также в связи с устаревшим характером тем, рассматриваемых в Протоколе, как представляется, нет никаких оснований для дальнейшего внесения в него поправок.

3. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, совершена в Женеве 4 июня 1954 года

A. Цель

Цель Конвенции заключается в облегчении международного дорожного движения путем упрощения временного въезда в страну, являющуюся договаривающейся стороной Конвенции, частных дорожных транспортных средств, зарегистрированных в другой стране, также являющейся договаривающейся стороной Конвенции, без уплаты ввозных пошлин и сборов за эти транспортные средства.

В. Основные положения

Конвенция содержит определение понятия частного дорожного перевозочного средства и устанавливает принцип временного ввоза таких транспортных средств с применением международных таможенных талонных книжек (Carnet de passage en douane (CPD)). Эти книжки гарантируют оплату ввозных пошлин и сборов за транспортные средства национальным компетентным органам в случае, если перевозочное средство, которое было временно ввезено, не вывозится. CPD выдаются уполномоченными организациями или ассоциациями, которые гарантируют оплату. Конвенция подробно описывает функционирование процедур временного ввоза и документов, подлежащих использованию, а также процедур предъявления претензий, которые должны применяться в тех случаях, когда вывоз транспортных средств не был осуществлен в установленные сроки. Конвенция открыта для всех членов Организации Объединенных Наций.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impprivr.pdf>

См. статьи 33 и 42.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



80 договаривающихся сторон:

Австралия, Австрия, Албания, Алжир, Барбадос, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Гаити, Гана, Германия, Дания, Европейский союз, Египет, Израиль, Индия, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Коста-Рика, Куба, Либерия, Литва, Люксембург, Маврикий, Малайзия, Мали, Мальта, Марокко, Мексика, Непал, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские

Эмираты, Перу, Польша, Португалия, Российская Федерация, Руанда, Румыния, Сальвадор, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сенегал, Сербия, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы Острова, Судан, Сьерра-Леоне, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Фиджи, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Центральноафриканская Республика, Черногория, Чехия, Чили, Швейцария, Швеция, Шри-Ланка, Эквадор, Ямайка, Япония.

Е. Предварительные соображения секретариата

Конвенция открыта для всех членов Организации Объединенных Наций. Рабочая группа, возможно, пожелает связаться с секретариатом Международного туристского альянса/Международной федерации автомобильного транспорта (МТА/ФИА), с тем чтобы выяснить, существуют ли, по их мнению, новые методы, которые они хотели бы рассмотреть в Конвенции, такие как, в частности, перевод CPD в цифровой формат.

4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), совершена в Женеве 15 января 1959 года

А. Цель

Цель настоящей Конвенции заключается в облегчении международных перевозок грузов автомобильным транспортом.

В. Основные положения

Ключевым положением является статья 6, которая представляет собой сочетание статей 6–11 Конвенции МДП 1975 года. В отличие от нынешней Конвенции Конвенция 1959 года не предусматривает какого-либо ограничения суммы, которая может быть истребована от гарантирующей ассоциации.

С. Заключительные положения

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/TIR_Convention_1959_FR_EN.pdf

См. статьи 39 и 47.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



37 договаривающихся сторон:

Австрия, Албания, Афганистан, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Израиль, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Кувейт, Люксембург, Мальта, Марокко, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Турция, Финляндия, Франция, Чехия, Швейцария, Швеция, Япония.

E. Предварительные соображения секретариата

Поскольку в соответствии со статьей 56 Конвенции, которая предусматривает, что с момента вступления в силу Конвенции МДП 1975 года ею отменяется и заменяется в отношениях между ее договаривающимися сторонами Конвенция МДП 1959 года, как представляется, нет необходимости дополнительно решать проблему ограниченного географического охвата Конвенции МДП 1959 года. В настоящее время Конвенция МДП 1959 года применяется только к отношениям с Японией, которая до сих пор не присоединилась к Конвенции МДП 1975 года.

5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), совершена в Женеве 14 ноября 1975 года

A. Цель

Цель Конвенции МДП 1975 года заключается в облегчении международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами или контейнерами через одну или несколько границ путем создания упрощенной процедуры пересечения границ и международной гарантийной цепи.

В. Основные положения

Конвенция МДП 1975 года, которая обновляет Конвенцию МДП 1959 года, устанавливает процедуру, позволяющую осуществлять международную перевозку грузов дорожными транспортными средствами или контейнерами из таможенного места отправления в одной стране в таможенное место назначения в другой стране через такое количество стран, какое необходимо, без промежуточного контроля перевозимых грузов и без внесения финансовой гарантии на каждой границе. Эта процедура включает использование защищенных транспортных средств или контейнеров, которые должны быть допущены компетентными органами в соответствии со стандартами, предписанными в Конвенции, с тем чтобы они могли применяться для операций МДП. Процедура включает также международную гарантийную цепь, которая создана в соответствии с Конвенцией для покрытия причитающихся таможенных пошлин и сборов на протяжении всей перевозки и в соответствии с которой в каждой договаривающейся стороне, использующей Конвенцию, должным образом уполномоченная ассоциация предоставляет гарантию национальным компетентным органам. Кроме того, процедура включает использование на каждое транспортное средство международного таможенного документа – книжки МДП, в которой удостоверяется содержимое груза по результатам проверки на таможенном месте отправления и которая является также гарантийным документом. Таможенные органы на промежуточных границах признают книжки МДП, доверяют содержащейся в них информации и не проводят проверок, за исключением случаев, когда осуществление проверки по тем или иным конкретным причинам считается целесообразным. Наконец, процедура предусматривает контролируемый доступ к системе МДП и исключение из процедуры тех операторов, которые злоупотребляют ею в незаконных целях. Административный комитет, в состав которого входят все стороны Конвенции МДП, осуществляет административные функции в отношении Конвенции, которая открыта для присоединения всех членов Организации Объединенных Наций.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/TIRConventionENFRRU.pdf>

См. статьи 52 и 59.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



76 договаривающихся сторон:

Австрия, Азербайджан, Албания, Алжир, Аргентина, Армения, Афганистан, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Государство Палестина, Греция, Грузия, Дания, Европейский союз, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Канада, Катар, Кипр, Китай, Кувейт, Кыргызстан, Латвия, Либерия, Ливан, Литва, Люксембург, Мальта, Марокко, Монголия, Нидерланды, Северная Македония, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таджикистан, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Уругвай, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Чили, Швейцария, Швеция, Эстония.

Е. Предварительные соображения секретариата

Конвенция МДП 1975 года открыта для всех членов Организации Объединенных Наций. Учитывая, что Конвенция МДП регулярно пересматривается (35 раз с момента ее вступления в силу) и в настоящее время находится в процессе введения компьютеризированной процедуры МДП, как представляется, нет никаких оснований для пересмотра этой Конвенции в рамках текущей деятельности.

6. Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза для частного пользования летательных аппаратов и судов, служащих для развлечения, совершена в Женеве 18 мая 1956 года**А. Цель**

Цель настоящей Конвенции заключается в содействии временному беспошлинному ввозу летательных аппаратов и прогулочных судов, помимо находящихся в использовании байдарок и каноэ длиной менее 5,5 метров.

В. Основные положения

Договаривающиеся стороны разрешают без уплаты ввозных пошлин и сборов и без каких-либо запрещений и ограничений ввоза, при условии обратного вывоза, временный ввоз воздушных и речных судов, которые находятся в собственности лиц, обычно проживающих за пределами их территории, и которые ввезены и используются в частных целях в случае временного посещения либо владельцами воздушных или речных судов, либо другими лицами, обычно проживающими за пределами их территории (статья 2).

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/aire.pdf>

См. статьи 33 и 41.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



26 договаривающихся сторон:

Австрия, Алжир, Бельгия, Венгрия, Германия, Дания, Испания, Италия, Люксембург, Маврикий, Мальта, Нидерланды, Португалия, Сербия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соломоновы Острова, Сьерра-Леоне, Тринидад и Тобаго, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Швейцария, Швеция, Ямайка.

E. Предварительные соображения секретариата

Помимо различных случаев правопреемства, Финляндия была последней страной, которая присоединилась к этой Конвенции 30 сентября 1965 года. В силу статьи 33 Конвенция де-факто открыта для всех членов Организации Объединенных Наций. Рабочей группе предлагается оценить роль этой Конвенции с учетом более позднего международного законодательства.

7. Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, подписана в Женеве 18 мая 1956 года

A. Цель

Цель Конвенции заключается в облегчении международного дорожного движения путем упрощения временного въезда в страну, являющуюся договаривающейся стороной Конвенции, коммерческих дорожных транспортных средств, зарегистрированных в другой стране, также являющейся договаривающейся стороной Конвенции, без уплаты ввозных пошлин и сборов за эти транспортные средства.

В. Основные положения

Конвенция содержит определение понятия коммерческого дорожного перевозочного средства и устанавливает принцип временного ввоза таких транспортных средств с применением международного документа – таможенной талонной книжки (Carnet de passage en douane (CPD)). Эти книжки гарантируют оплату ввозных пошлин и сборов за транспортные средства национальным компетентным органам в случае, если перевозочное средство, которое было временно ввезено, не вывозится. CPD выдаются уполномоченными организациями или ассоциациями, которые гарантируют оплату. В Конвенции содержится подробное описание функционирования процедур временного ввоза и документов, подлежащих использованию, а также процедур предъявления претензий, которые должны применяться в тех случаях, когда вывоз транспортных средств не был осуществлен в установленные сроки.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impcom-r.pdf>

См. статьи 33 и 41.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



42 договаривающиеся стороны:

Австрия, Азербайджан, Алжир, Афганистан, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Европейский Союз, Ирландия, Испания, Италия, Камбоджа, Кипр, Куба, Кыргызстан, Литва, Люксембург, Нидерланды, Северная Македония, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Сингапур, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Сьерра-Леоне, Турция, Узбекистан, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Швейцария, Швеция.

Е. Предварительные соображения секретариата

В силу своей статьи 33 Конвенция де-факто открыта для всех членов Организации Объединенных Наций. Рабочая группа, возможно, пожелает связаться с секретариатом Международного туристского альянса/Международной федерации автомобильного транспорта (МТА/ФИА), с тем чтобы выяснить, существуют ли, по их мнению, новые методы, которые они хотели бы рассмотреть в Конвенции, такие как, в частности, перевод CPD в цифровой формат.

8. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы, совершена в Женеве 10 января 1952 года

А. Цель

Целью Конвенции является облегчение условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.

В. Основные положения

Конвенция устанавливает процедуры контроля за въездом и выездом пассажиров и их багажа компетентными органами двух сопредельных стран, соединенных железнодорожной линией, по которой перевозится значительное количество пассажиров, пересекающих границу. Конвенция благоприятствует проведению полицейского и таможенного контроля во время движения поездов и устанавливает для этого соответствующие процедуры. Конвенция устанавливает также процедуры в тех случаях, когда контроль не может быть проведен удовлетворительным образом во время движения поездов, для организации совместного контроля, осуществляемого на общей станции, расположенной вблизи границы и определенной по соглашению между сопредельными странами. Конвенция также предусматривает процедуры транзита.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/passrailr.pdf>

См. статью 12. В Конвенции нет положения о поправках.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



10 договаривающихся сторон:

Австрия, Албания, Бельгия, Италия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Франция, Швейцария.

E. Предварительные соображения секретариата

В период 2008–2013 годов Рабочая группа активно обсуждала функционирование Конвенции о железнодорожных перевозках 1952 года, включая, в частности, возможность внесения положений о поправках к Конвенции посредством отдельного протокола, но ощутимых результатов достигнуто не было. С 2014 года началась работа над новой конвенцией, в результате чего Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) на своей сессии в феврале 2019 года принял Конвенцию об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа от 22 февраля 2019 года (см. пункт 17). Учитывая это, как представляется, нет никаких оснований для пересмотра Конвенции в рамках нынешней деятельности.

9. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы, подписана в Женеве 10 января 1952 года

A. Цель

Целью Конвенции является облегчение условий железнодорожной перевозки грузов через границы.

B. Основные положения

Конвенция устанавливает процедуры и условия для гармонизации и обеспечения высокого уровня эффективности контроля грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, на границах между двумя соседними странами на

железнодорожной линии, по которой перевозится значительный объем грузов. Конвенция предусматривает, что контроль, требуемый в соответствии с законодательством двух стран в отношении въезда и выезда всех или части грузовых поездов, может осуществляться на одной или нескольких общих станциях, расположенных вблизи границы и определенных по соглашению между сопредельными странами. Кроме того, в Конвенции содержатся предписания, касающиеся организации совместного контроля на общих станциях и пунктах контроля. Она также предусматривает процедуры транзита.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/goodsrailr.pdf>

См. статью 12. В Конвенции нет положения о поправках.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



12 договаривающихся сторон:

Австрия, Албания, Армения, Бельгия, Франция, Италия, Испания, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Швейцария.

Е. Предварительные соображения секретариата

Учитывая историю обсуждения Конвенции 1952 года о железнодорожных пассажирских перевозках, попытки открыть Конвенцию для глобального присоединения или привести ее положения в соответствие с современными техническими и логистическими требованиями представляются нецелесообразными.

10. Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов Europ, совершена в Женеве 15 января 1958 года

A. Цель

Цель Конвенции заключается в том, чтобы облегчить использование вагонов EUROP в сообщении между железнодорожными администрациями, совместно эксплуатирующими эти вагоны.

B. Основные положения

Вагоны EUROP, отремонтированные используемой их администрацией (а именно администрацией, которая не является собственником соответствующих вагонов) с применением запасных частей из своего запаса, не подлежат никаким формальностям или уплате каких-либо пошлин или сборов при пересечении границ при условии, что затраты на установку запасных частей и на сами запасные части несут эти же администрации.

C. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/sparee.pdf>

См. статьи 5 и 11.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



9 договаривающихся сторон:

Австрия, Бельгия, Германия, Дания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Франция, Швейцария.

Е. Предварительные соображения секретариата

Конвенция имеет ограниченный членский состав. Фактически договаривающимися сторонами Конвенции могут стать только государства – члены ЕЭК.

Хотя понятия «вагоны EUROP», как представляется, больше не существует, вполне возможно, что системы пулов вагонов, по-прежнему действуют, в том числе для запасных частей. В то же время сейчас для перевозки грузов железнодорожным транспортом используются в основном контейнеры.

Рабочей группе предлагается провести оценку применения Конвенции до рассмотрения вопроса о расширении ее географического охвата или области применения.

11. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, совершена в Женеве 18 мая 1956 года

А. Цель

Цель Конвенции заключается в развитии и облегчении использования контейнеров в международном сообщении.

В. Основные положения

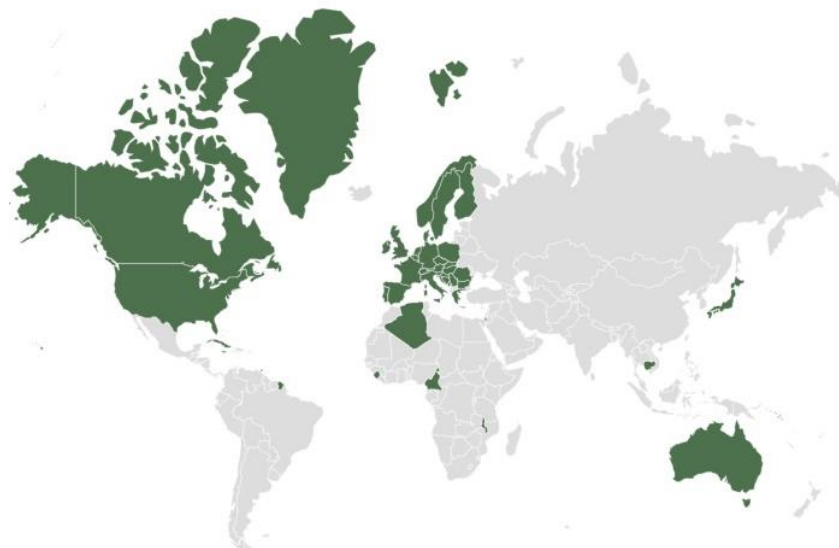
Каждая из договаривающихся сторон предоставляет временный допуск без уплаты ввозных пошлин и сборов за ввоз, а также без каких-либо запретов и ограничений на ввоз, при условии вывоза, для контейнеров, когда они ввозятся с грузом для последующего вывоза либо порожними, либо груженными или когда они ввозятся порожними для вывоза с грузом.

С. Заключительные положения

https://treaties.un.org/doc/Treaties/1959/08/19590804%2001-44%20AM/Ch_XI_A_09p.pdf

См. статьи 12 и 20.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



44 договаривающиеся стороны:

Австралия, Австрия, Алжир, Антигуа и Барбуда, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Израиль, Ирландия, Испания, Италия, Камбоджа, Камерун, Канада, Куба, Люксембург, Маврикий, Малави, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Соломоновы Острова, Сьерра-Леоне, Тринидад и Тобаго, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Ямайка, Япония.

Е. Предварительные соображения секретариата

Учитывая, что, согласно статье 20, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года прекращает действие этой конвенции и заменяет ее, представляется, что нет никаких оснований для ее пересмотра в рамках нынешней деятельности.

12. Конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, совершена в Женеве 2 декабря 1972 года**А. Цель**

Цель Конвенции заключается в облегчении временного использования контейнеров в международном сообщении.

В. Основные положения

Конвенция 1972 года, которая заменяет Конвенцию 1956 года, достигает этой цели посредством отсрочки уплаты пошлин и сборов за временное использование в одной из договаривающихся сторон контейнеров, зарегистрированных в другой договаривающейся стороне. Конвенция предусматривает предоставление гарантии компетентным органам в случае, если вывоз не осуществляется. В ней приводится также подробное описание процедуры временного ввоза контейнеров. Это положение не распространяется на тягачи. В отличие от конвенций о временном ввозе транспортных средств в Конвенции, касающейся контейнеров, отсутствуют требования в отношении документов. Гарантия основана на обязательстве владельца контейнера. Конвенция содержит также технические предписания по обеспечению безопасного в таможенном отношении опломбирования контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП. Конвенция, управляемая Административным комитетом, открыта для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Секретариатское обслуживание Конвенции обеспечивает Всемирная таможенная организация.

С. Заключительные положения

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ccc_1972e.pdf

См. статьи 18 и 21.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



40 договаривающихся сторон:

Австралия, Австрия, Азербайджан, Алжир, Армения, Беларусь, Болгария, Бурунди, Венгрия, Грузия, Индонезия, Испания, Казахстан, Канада, Китай, Куба, Кыргызстан, Либерия, Ливан, Литва, Марокко, Новая Зеландия, Польша, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Словакия, Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Черногория, Чехия, Швейцария.

E. Предварительные соображения секретариата

Учитывая ее глобальную доступность и общее применение, как представляется, нет никаких оснований для пересмотра Конвенции в рамках нынешней деятельности.

13. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, совершена в Женеве 9 декабря 1960 года

A. Цель

Целью настоящей Конвенции является расширение использования поддонов в международных перевозках, в частности, в результате создания пулов поддонов.

B. Основные положения

Каждая договаривающаяся сторона будет предоставлять допуск, без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких-либо запрещений и ограничений ввоза, для поддонов при условии:

- а) что они были ранее вывезены или что они будут впоследствии ввезены; либо

b) что равное количество поддонов одного и того же типа и практически одинаковой стоимости уже было вывезено или будет вывезено впоследствии.

C. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/palette.pdf>

См. статьи 6 и 14.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



30 договаривающихся сторон:

Австралия, Австрия, Албания, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Дания, Испания, Италия, Куба, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Турция, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция.

E. Предварительные соображения секретариата

В силу своей статьи 6 Конвенция де-факто открыта для всех членов Организации Объединенных Наций. Несмотря на то, что в настоящее время эта Конвенция, как представляется, не получила широкого применения, она вполне может служить основой для более поздних нормативных актов.

14. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, совершена в Женеве 21 октября 1982 года

A. Цель

Конвенция направлена на облегчение пересечения границ в ходе международных грузовых перевозок посредством согласования и сокращения требований в отношении соблюдения формальностей, а также числа и продолжительности процедур контроля на границах.

В. Основные положения

Конвенция предусматривает процедуры для эффективного проведения всех видов контроля, который может потребоваться на границах, включая таможенный, медико-санитарный, ветеринарный, фитосанитарный контроль, контроль за соблюдением технических стандартов и контроль качества. Большинство процедур предполагают необходимость сотрудничества и координации работы между различными службами, а также международного сотрудничества между соответствующими пограничными службами соседних стран. В этой связи Конвенция предусматривает меры, которые включают совместный контроль грузов и документов посредством предоставления совместно используемого оборудования, аналогичных часов работы и оказания одинаковых услуг на одной и той же границе. Эти процедуры действуют в отношении всех ввозимых, вывозимых и транзитных грузов и всех видов транспорта. Конвенция управляется Административным комитетом, а ее применение предусматривается на глобальном уровне.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-55r2r.pdf>

См. статьи 16 и 22.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны



58 договаривающихся сторон:

Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Европейский союз, Иордания, Иран (Исламская Республика), Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Куба, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Латвия, Лесото, Либерия, Литва, Люксембург, Марокко, Монголия, Нидерланды, Северная Македония, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Тунис, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония, Южная Африка.

Е. Предварительные соображения секретариата

Конвенция открыта для присоединения всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Хотя Конвенция широко применяется, различные стороны неоднократно критиковали повторяющуюся структуру, в частности приложений к Конвенции или недостаточный уровень требований в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ). Поэтому Рабочей группе предлагается рассмотреть целесообразность внесения поправок в Конвенцию. В этом контексте Рабочей группе следует, однако, учитывать, что в соответствии с пунктом 4 статьи 22 достаточно одного возражения, чтобы любая поправка не вступила в силу. В конечном счете Рабочая группа может рассмотреть вопрос о проведении конференции по пересмотру в рамках применения статьи 24 Конвенции.

15. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул, совершена в Женеве 21 января 1994 года

А. Цель

Цель Конвенции заключается в дальнейшем облегчении международных перевозок грузов в контейнерах, переданных в контейнерный пул.

В. Основные положения

Конвенция достигает этой цели посредством обеспечения допуска без уплаты пошлин и сборов переданных в пул контейнеров за счет упрощения режима, установленного Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года. В соответствии с этим режимом каждый контейнер, ввозимый в страну временно, должен быть идентифицирован и зарегистрирован, должен быть вывезен в течение определенного периода времени (обычно 3 месяца) и может быть использован только один раз для внутренних перевозок. Однако в соответствии с Конвенцией о пулах каждая договаривающаяся сторона выделяет пулу определенное количество своих собственных контейнеров и разрешает перевозку аналогичного количества таких контейнеров пула в пределах своей территории без каких-либо ограничений. Единственная административная процедура, которая в таком случае требуется для страны, заключается в том, чтобы через определенные промежутки времени проверять, соблюдается ли баланс между числом ее собственных контейнеров, переданных в пул, и количеством контейнеров пула в любой момент времени в стране, т. е. вместо того чтобы контролировать каждый контейнер, необходимо проверять только баланс определенного количества контейнеров пула. В Конвенции содержатся определения использования контейнеров в пуле и подробное описание процедуры временного ввоза контейнеров, используемых в пуле. Конвенция, административное управление которой осуществляет ее собственный Административный комитет, открыта для всех государств – членов Организации Объединенных Наций.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/poolcont.pdf>

См. статьи 14 и 21.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны



14 договаривающихся сторон:

Австрия, Европейский Союз, Италия, Куба, Либерия, Литва, Мальта, Польша, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Узбекистан, Чехия, Швеция.

E. Предварительные соображения секретариата

Конвенция открыта для присоединения всех государств – членом Организации Объединенных Наций. С момента вступления Конвенции в силу она, как представляется, не вызывает большого интереса. В статье 19 Конвенции предусматривается, что совещание Административного комитета Конвенции (АС.4) созывается а) спустя два года после ее вступления в силу и затем б) не реже одного раза в пять лет. До сих пор такое совещание не было созвано из-за отсутствия интереса со стороны договаривающихся сторон.

16. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, совершена в Женеве 9 февраля 2006 года

A. Цель

Целью Конвенции является упрощение административных формальностей в ходе международных железнодорожных перевозок, с тем чтобы, в частности, снизить объем пограничного контроля путем использования накладной СМГС¹ в качестве таможенного документа.

¹ СМГС означает «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» от 1 ноября 1951 года.

В. Основные положения

Накладная, используемая в соответствии с Конвенцией компетентными органами договаривающихся сторон, имеет такое же юридическое значение для других договаривающихся сторон, как и железнодорожная накладная, используемая компетентными органами каждой договаривающейся стороны.

С. Заключительные положения

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/2007SMGS-r.pdf>

См. статьи 21 и 27.

Д. Географический охват и договаривающиеся стороны

Конвенция не имеет ни одной договаривающейся стороны и насчитывает одну подписавшую ее сторону (Украина).

Е. Предварительные соображения секретариата

В силу своей статьи 25 Конвенция де-факто открыта для всех членом Организации Объединенных Наций. Как представляется, нет никаких оснований для пересмотра этой Конвенции в рамках нынешней деятельности.

17. Конвенция об облегчении условий пересечения границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа, совершена в Женеве 22 февраля 2019 года

А. Цель

Целью Конвенции являются облегчение и ускорение пересечения границ при осуществлении международных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа и товаробагажа для сокращения времени следования поездов и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

В. Основные положения

Конвенция а) облегчает и ускоряет пересечение границ с помощью эффективных систем государственного контроля и применения международных стандартов; б) расширяет использование современных технологий, в частности технологий автоматической смены колеи и высокоскоростного подвижного состава; в) сокращает продолжительность завершения технологических операций и государственного контроля; г) обеспечивает комфорт и качество обслуживания пассажиров при одновременном сокращении времени следования поездов; и е) облегчает процедуры выдачи виз.

С. Заключительные положения

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Rail_border_crossing_procedures_for_passengers_2019_r.pdf

См. статьи 21 и 27.

D. Географический охват и договаривающиеся стороны

Конвенция открыта для всех государств – членов Организации Объединенных Наций. Конвенция не имеет ни одной договаривающейся стороны и насчитывает одну подписавшую ее сторону (Чад).

E. Предварительные соображения секретариата

Конвенция имеет глобальный охват. Как представляется, нет никаких оснований для пересмотра Конвенции в рамках нынешней деятельности.
