



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****Сто пятьдесят пятая сессия**

Женева, 13 и 16 октября 2020 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

Деятельность органов**Европейской экономической комиссии****Организации Объединенных Наций****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 своей сто пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа приступила к рассмотрению документа ECE/TRANS/WP.30/2020/1, в котором кратко излагается основная сфера применения 17 правовых документов, относящихся к ведению Рабочей группы, проводится обзор заключительных положений и, когда это необходимо или считается целесообразным, предлагаются поправки. На сессии Рабочая группа решила рассмотреть каждый из 17 правовых документов, представив первую оценку. Что касается ряда из этих документов (j), o) и p)), то секретариату было предложено обратиться с запросами к другим международным организациям, с тем чтобы получить более подробную информацию относительно их актуальности (см. ECE/TRANS/WP.30/308, пункты 6–8).

2. В настоящем документе отражены отзывы, полученные от представителей различных международных организаций, с которыми были проведены консультации. При оценке представленной информации Рабочей группе следует иметь в виду, что такая информация была передана представителями, с которыми были проведены консультации, в личном профессиональном качестве и необязательно полностью совпадает с официальной позицией соответствующих международных организаций.



II. Таможенная конвенция о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP, от 15 января 1958 года

3. На сто пятьдесят четвертой сессии делегация Европейского союза проинформировала Рабочую группу о том, что, очевидно, эта Конвенция более не отвечает какой-либо практической потребности и что она была заменена договорными соглашениями между железнодорожными компаниями. Иными словами, концепция вагонов EUROP, по всей видимости, больше не существует. Она предложила, чтобы секретариат обратился за консультацией к Международному союзу железных дорог (МСЖД) и Международному комитету по железнодорожному транспорту (МКЖТ). Рабочая группа решила продолжить оценку актуальности этого правового документа на своей нынешней сессии с учетом информации, полученной от делегаций (ECE/TRANS/WP.30/308, пункт 8 j)).

4. Несмотря на неоднократные попытки секретариата, ни МСЖД, ни МКЖТ не ответили на запросы о предоставлении информации. Однако секретариат получил информацию от Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (СЕР), представившего ее по просьбе МКЖТ от имени обеих организаций.

5. В первом электронном письме СЕР заявило, что в своей нынешней формулировке Конвенция безусловно устарела, потому что, во-первых, все ее договаривающиеся стороны теперь являются членами Европейского экономического пространства (ЕЭП), а во-вторых, потому что концепция вагонов EUROP больше не существует. В то же время следует отметить, что с 1958 года были созданы и начали функционировать новые инициативы по объединению вагонов в пулы. Таким образом, вопрос заключается в том, следует ли обновлять текст Конвенции, с тем чтобы охватить эти новые инициативы. СЕР проконсультируется со своими членами по этому вопросу и впоследствии проинформирует секретариат. После таких консультаций с МКЖТ и на основе отзывов, полученных от Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Европейской компании по финансированию железнодорожного подвижного состава (Еврофима), СЕР подтвердило секретариату, что, по мнению заинтересованных организаций, Конвенция устарела, поскольку: а) все ее договаривающиеся стороны (Австрия, Бельгия, Германия, Дания, Италия, Люксембург, Нидерланды, Франция и Швейцария) в настоящее время являются членами ЕЭП, б) железнодорожный рынок либерализован, в) больше нет государственных железнодорожных администраций и д) больше не существует базового соглашения по вагонам EUROP. Поэтому заинтересованные организации считают, что нет смысла продолжать существование Конвенции и не будут возражать против ее постепенной денонсации до тех пор, пока Конвенция не прекратит свое действие, когда в течение любого двенадцатимесячного периода подряд она будет насчитывать менее пяти договаривающихся сторон (статья 8 Конвенции).

6. СЕР воспользовалось возможностью, чтобы ответить на предварительные соображения секретариата в пункте 10 Е) документа ECE/TRANS/WP.30/2020/1, указав, что «сейчас для перевозки грузов железнодорожным транспортом используются в основном контейнеры». Согласно СЕР, это утверждение не вполне корректно, так как и сегодня все виды вагонов, в том числе и контейнерные, могут быть повреждены, хотя благодаря усовершенствованной технике в меньшей степени, чем в прошлом.

7. В дополнение к информации, представленной СЕР, секретариат хотел бы отметить, что в соответствии с ее статьей 5 только страны, являющиеся государствами — членами ЕЭК, и страны, допущенные к участию в работе Комиссии в консультативном качестве в соответствии с пунктом 8 круга ведения Комиссии, могут в настоящее время стать договаривающимися сторонами этой Конвенции. Статья 11 Конвенции предусматривает, что любая договаривающаяся сторона может предложить одну или несколько поправок к Конвенции. Текст любых предлагаемых поправок направляется Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций,

который препровождает их всем договаривающимся сторонам и информирует все другие страны, упомянутые в статье 5. Любая предложенная поправка считается принятой, если в течение шестимесячного периода с даты препровождения Генеральным секретарем предложенной поправки ни одна из договаривающихся сторон не представит возражений.

III. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС¹, совершена в Женеве 9 февраля 2006 года

8. На сто пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа установила, что Конвенция, которая разрабатывалась на протяжении более 10 лет по просьбе Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), не привлекла большого внимания стран и до сих пор не имеет ни одной договаривающейся стороны. Делегация Украины рекомендовала секретариату связаться с Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) и Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике (WP.24) относительно нынешнего использования комбинированной накладной ЦИМ²-СМГС на основе других правовых документов (ECE/TRANS/WP.30/308, пункт 8 р)).

9. В своем сообщении СЕР высказало мнение о том, эта Конвенция, по всей видимости, утратила свою актуальность ввиду принятия новой конвенции о таможенном транзите между Беларусью, Казахстаном и Российской Федерацией (к которой присоединились Китай и Монголия), а также последних достижений в области совместной накладной ЦИМ-СМГС, включая компьютеризацию бумажной процедуры.

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

10. На своей сто пятьдесят четвертой сессии Рабочая группа выяснила, что со времени вступления Конвенции в силу она не вызывает большого интереса. До настоящего времени ни одна сессия Административного комитета этой Конвенции (АС.4) не была организована, несмотря на ее статью 19. Делегация Украины рекомендовала секретариату связаться с Международным бюро по контейнерам (МБК) и Всемирной таможенной организацией (ВТамО) с целью получения дополнительной информации о значимости Конвенции (ECE/TRANS/WP.30/308, пункт 8 о)).

11. В своем подробном ответе МБК отмечает, что концепция контейнерных пулов рассматривалась и в разное время ее даже пытались реализовать в прошлом, но безуспешно. Контейнерами сегодня владеют индивидуальные морские перевозчики (около 45 процентов) и арендодатели контейнеров (около 55 процентов). Эти компании базируются в разных странах мира, а что касается арендодателей, то они обычно регистрируют свои контейнеры в таких местах, как Бермудские острова или Багамские Острова. Если говорить о морских перевозчиках, то они сконцентрированы главным образом в нескольких странах, таких как Германия, Дания, Китай, Франция и Швейцария. Таким образом, даже если в отрасли и будет принято решение вновь попытаться разработать концепцию пула, распределение прав собственности на такие контейнеры сделает эту Конвенцию абсолютно неприменимой, поскольку в этом случае возникнет явный дисбаланс с точки зрения включения контейнеров в пул. Необязательно существует взаимосвязь между штаб-квартирой или местонахождением владельца/оператора контейнеров и потребностями в контейнерах

¹ СМГС: Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.

² ЦИМ означает «договор международной перевозки грузов железнодорожным транспортом».

в данной стране. Причем во многих местах со значительными импортными/экспортными потоками может вообще не быть никаких владельцев/операторов контейнеров. Даже если отрасль приняла бы концепцию пула и даже если во всех странах существовали бы владельцы/операторы контейнеров, она все равно будет непригодна для применения, поскольку не учитывает различия в торговых потоках, фактор сезонности и т. д. В конечном счете великолепно функционируют другие существующие конвенции в области временного ввоза контейнеров (например, Таможенный кодекс Союза и Стамбульская конвенция).

12. ВТамО сообщает, что у нее нет никакого опыта в области осуществления этой Конвенции. В то же время можно предположить, что пункт 5 статьи 16, который предусматривает, что «Настоящая Конвенция применяется к какому-либо конкретному пулу только в том случае, когда все связанные с этим пулом государства или региональные организации экономической интеграции становятся договаривающимися сторонами настоящей Конвенции», значительно усложняет применение этой Конвенции. В качестве возможных факторов отсутствия интереса к Конвенции ВТамО упоминает о недостаточной осведомленности, недостаточном рекламировании или укреплении потенциала, а также о тенденции к применению «мягкого права» (руководящие принципы, а не имеющие обязательную силу международно-правовые документы, требующие официального присоединения).

V. Рассмотрение Рабочей группой

13. Рабочей группе предлагается принять к сведению вышеизложенные замечания СЕР, МБК и ВТамО при проведении ею дальнейшей оценки соответствующих правовых документов в свете указаний КВТ по его Стратегии.
