



Европейская экономическая комиссия

**Административный комитет Международной
конвенции о согласовании условий проведения
контроля грузов на границах 1982 года**

Одиннадцатая сессия
Женева, 13 июня 2019 года

**Доклад Административного комитета Международной
конвенции о согласовании условий проведения контроля
грузов на границах 1982 года о работе его одиннадцатой
сессии**

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–3	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	4	2
III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня).....	5	2
IV. Статус Конвенции о согласовании 1982 года (пункт 3 повестки дня)	6	2
V. Предложения о поправках к Конвенции (пункт 4 повестки дня)	7–15	2
VI. Применение Конвенции (пункт 5 повестки дня).....	16–24	4
A. Приложение 8, касающееся облегчения процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок.....	16–20	4
B. Приложение 9, касающееся облегчения процедур пересечения границ	21–23	5
C. Осуществление Конвенции о согласовании и использование оптимальной практики в этом контексте.....	24	6
VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня).....	25–28	6
A. Содействие осуществлению Конвенции о согласовании.....	25–26	6
B. Сроки проведения следующей сессии	27	6
C. Ограничение на распространение документов	28	6
VIII. Утверждение доклада (пункт 7 повестки дня).....	29	6



I. Участники

1. Комитет (AC.3) провел свою одиннадцатую сессию 13 июня 2019 года в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии и Швеции. Присутствовали также представители Европейского союза.
3. Комитет отметил, что необходимый для принятия решений кворум, составляющий не менее одной трети государств, являющихся договаривающимися сторонами (в соответствии со статьей 6 приложения 7 к Конвенции), обеспечен.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. Комитет утвердил повестку дня сессии (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/21), подготовленную секретариатом, без каких-либо добавлений.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

5. В соответствии со статьей 5 приложения 7 к Конвенции Комитет избрал Председателем сессии г-на О. Федорова (Украина).

IV. Статус Конвенции о согласовании 1982 года (пункт 3 повестки дня)

6. Комитет был проинформирован о том, что со времени десятой сессии Комитета в 2014 году к Конвенции в 2016 году присоединился Туркменистан, который стал пятьдесят восьмой договаривающейся стороной Конвенции. Более подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП¹.

V. Предложения о поправках к Конвенции (пункт 4 повестки дня)

7. Комитет был проинформирован о предложениях по поправкам к Конвенции. В частности, Комитет принял к сведению усилия по созданию приложения 10, касающегося морских портов, работа над которым в 2017 году приостановилась (см. документ ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/1).
8. Комитет напомнил, что в 2010 году Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) одобрил доклад «Связи между морскими портами и внутренними регионами» (ECE/TRANS/210) и предложил различным рабочим группам, включая Рабочую группу по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), рассмотреть вопрос о том, могут ли задачи, изложенные в этом докладе, быть выполнены и каким образом.
9. На своей 127-й сессии (февраль 2011 года) Рабочая группа отметила, что порты являются важнейшими узловыми пунктами для современных производственно-сбытовых цепочек, объединяющими различные виды транспорта, и что область применения Конвенции о согласовании охватывает все виды транспорта, включая морской и внутренний водный. В то же время Рабочая группа отметила, что КВТ и его

¹ www.uncece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

вспомогательные органы, в том числе WP.30, занимаются вопросами внутреннего транспорта и, возможно, не обладают необходимым опытом в сфере морских перевозок. По этой причине Рабочая группа сочла, что, прежде чем принимать какое-либо решение о подготовке нового приложения, следует провести широкие консультации с другими компетентными международными организациями, как государственными, так и частными. В результате этих консультаций большинство респондентов указали, что в целом они поддерживают идею подготовки нового приложения о процедурах пересечения границ в морских портах, но отметили, что их участие в этой деятельности может быть только ограниченным ввиду отсутствия ресурсов и, в случае некоторых респондентов, экспертного опыта в этой сфере.

10. На 141-й сессии Рабочей группы (октябрь 2015 года) секретариат представил первый проект приложения 10, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.30/2015/21. Рабочая группа была проинформирована о том, что различные участники предложили включить в приложение 10 ссылку на Конвенцию по облегчению международного морского судоходства Международной морской организации (ИМО) 1965 года (ФАЛ-65) и ее соответствующие положения.

11. На 143-й сессии в июне 2016 года делегация Европейского союза выразила общую обеспокоенность по поводу необходимости и цели разработки приложения, касающегося морских портов, поскольку среди целого ряда мер контроля и процедур, осуществляемых в портах, таможенные процедуры играют лишь второстепенную роль.

12. На своей 144-й сессии (октябрь 2016 года) Рабочая группа рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.30/2016/16, содержащий новый текст проекта приложения 10. Делегация Украины вновь подчеркнула актуальность этого нового проекта для таможенного и пограничного контроля перевозок в морских портах, сославшись на доклад экспертов по связям между портами и внутренними регионами от 2008 года (см. также ECE/TRANS/210), по итогам которого КВТ просил Рабочую группу разработать отдельное приложение для включения в Конвенцию о согласовании. Председатель АС.3 поддержал эту позицию. Делегации Российской Федерации и Европейского союза, напротив, выразили сомнение по поводу правовой и практической ценности проекта в его нынешнем виде, а также в целом, особенно если учитывать Конвенцию ФАЛ-65 ИМО, в которой уже рассматриваются некоторые из вопросов контроля в морских портах. Резюмируя обсуждения и напоминая о значительных усилиях, которые были предприняты для достижения консенсуса относительно необходимости и текста проекта приложения 10, Председатель Рабочей группы отметил, что, по всей видимости, предложение продолжать этот вид деятельности пока не находит достаточной поддержки.

13. На 146-й сессии (июнь 2017 года) Рабочая группа констатировала, что, в полной мере выполнив четкий запрос со стороны КВТ и должным образом приняв во внимание все усилия, затраченные на данный момент при подготовке приемлемого проекта, ввиду декларативного и многословного характера текста можно сделать вывод о том, что для продолжения этой работы среди участников WP.30 нет достаточной поддержки. Исходя из этого, Рабочая группа поручила секретариату исключить данный пункт из повестки дня и проинформировать об этом КВТ на его сессии 2018 года. Наконец, Рабочая группа поручила секретариату при первой же возможности созвать заседание Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3) для подтверждения ее решения (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/1).

14. Комитет принял к сведению, что Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на своей 151-й сессии в феврале 2019 года поручила секретариату подготовить предложение по поправкам к статье 7 приложения 8, касающейся периодичности представления докладов, которая будет увеличена с двух до пяти лет (см. документ ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/2). Комитет принял к сведению, что Европейский союз и его государства-члены могут согласиться с этим предложением, но, поскольку оно еще не утверждено посредством официального решения Совета, могут принять его только в предварительном порядке.

15. В рамках этого пункта повестки дня не было выдвинуто никаких других предложений по поправкам в Конвенцию.

VI. Применение Конвенции (пункт 5 повестки дня)

A. Приложение 8, касающееся облегчения процедур пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок

16. Комитет отметил, что приложение 8 к Конвенции вступило в силу 20 мая 2008 года. С тех пор обзоры осуществления приложения 8 проводились каждые два года (2010, 2012, 2014, 2016 и 2018 годы). Комитет был проинформирован о результатах обследования 2018 года, содержащихся в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/3.

17. В частности, Комитет принял к сведению, что на вопросник ответили 25 стран, хотя ответы некоторых из них были неполными. Комитет принял к сведению отдельные части этого обследования:

a) официальное опубликование приложения 8: хотя большинство респондентов указали, что они уже опубликовали приложение 8, четыре страны заявили, что они не опубликовали и не планируют опубликовать его. Одна договаривающаяся сторона сообщила, что не приняла приложение 8. Следует еще раз отметить, что независимо от внутренних процедур утверждения/опубликования приложение 8 вступило в законную силу для всех договаривающихся сторон 20 мая 2008 года;

b) облегчение процедур выдачи виз: большинство респондентов указали, что в их странах приняты меры для облегчения выдачи виз профессиональным водителям. Примечательно, что эти процедуры осуществляются главным образом на основе принципа взаимности либо в рамках Шенгенского соглашения;

c) предоставление информации всем сторонам: только примерно половина из ответивших стран обмениваются информацией о действующих или планируемых требованиях пограничного контроля и о фактическом положении на границах с другими сторонами, участвующими в транспортных операциях. Для максимально оперативного предоставления информации они используют несколько различных способов, включая веб-сайты, опубликование официальных сообщений и объявления на границах;

d) передача процедур контроля: по этому вопросу достигнут довольно ограниченный прогресс. В частности, передача функций осмотра и взвешивания транспортных средств в места отправления и назначения происходит редко;

e) оформление срочных грузов в приоритетном порядке: подавляющее большинство респондентов указали, что приняли меры для оформления срочных грузов в приоритетном порядке и максимально оперативного проведения требуемых проверок. Однако наименее популярной среди этих мер является, по всей видимости, сотрудничество с другими договаривающимися сторонами в сфере санитарного контроля;

f) технический осмотр транспортных средств: наблюдается весьма ограниченное применение Соглашения 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Большинство респондентов не являются договаривающимися сторонами этого Соглашения и не принимают международный сертификат технического осмотра, предусмотренный в Соглашении (воспроизведен также в добавлении 1 к приложению 8);

g) перевозки скоропортящихся пищевых продуктов: практически все респонденты указали, что являются договаривающимися сторонами Соглашения 1970 года о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);

h) использование международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС): около половины респондентов заявили, что принимают МВСТС, выданные другими договаривающимися сторонами, тогда как другая половина респондентов этого не делают. Пять стран сообщили, что утвердили станции взвешивания, уполномоченные выдавать такие сертификаты. Три из них сообщили, что опубликовали перечень станций взвешивания, а две другие указали, что передали такой перечень в ЕЭК. На настоящий момент никакой информации о том, что эти перечни находятся в ЕЭК, не имеется;

i) требования к инфраструктуре: большинство стран выполняют несколько требований к инфраструктуре, в частности в отношении зон контроля вне полос движения для проведения выборочных проверок груза и транспортных средств.

18. Выводы по итогам анализа свидетельствуют о том, что договаривающиеся страны успешно осуществляют некоторые положения приложения 8. Однако еще необходимо добиться улучшения в следующих областях: использование МВСТС; облегчение процедур выдачи виз; передача процедур контроля из пунктов пересечения границ в места отправления и назначения; присоединение к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год) и принятие международного сертификата технического осмотра и т. д. (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/3, пункты 7–8).

19. Комитет пришел к выводу, что пока обследования являются лишь ограниченным источником сопоставимых данных о ходе применения приложения 8. Поэтому Комитет просил секретариат провести следующее обследование (в 2023 году) для составления перечня специальных координаторов, которым следует координировать национальные ответы. Комитет согласился также с тем, что результаты будущих обследований больше не будут анонимными, для того чтобы их можно было лучше оценивать и по возможности на их основе принимать меры в зависимости от конкретной страны.

20. Делегации не поднимали никаких вопросов в связи с осуществлением положений приложения 8 в своих странах.

В. Приложение 9, касающееся облегчения процедур пересечения границ

21. Комитет отметил, что приложение 9 к Конвенции о согласовании вступило в силу 30 ноября 2011 года. Это второе приложение к Конвенции о согласовании, посвященное отдельному виду транспорта. Приложение 9 содержит, в частности, требования, касающиеся пограничных (передаточных) станций и сотрудничества между соседними странами. В нем предусмотрены также механизм взаимного признания контроля подвижного состава, контейнеров и т. д., необходимость соблюдения сроков приема и передачи поездов, упрощение документооборота (посредством использования железнодорожной накладной ЦИМ²/СМГС³ вместо других отгрузочных документов и в качестве таможенного документа).

22. Комитет напомнил, что в 2013–2014 годах Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) провела обследование по применению приложения 9 на национальном уровне. Обзор содержится в документе ECE/TRANS/SC.2/2013/6, а его результаты – в неофициальном документе № 2 SC.2 (2014 год). Комитет предложил SC.2 оценить целесообразность проведения нового обследования.

23. Делегация Украины сообщила об успешном применении приложения 9 в своих морских портах и в рамках сотрудничества с соседними странами, в частности при использовании накладной ЦИМ/СМГС.

² ЦИМ: Единообразные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом.

³ СМГС: Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.

С. Осуществление Конвенции о согласовании и использование оптимальной практики в этом контексте

24. Комитет напомнил о «Справочнике по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли», который был совместно издан ЕЭК и ОБСЕ в 2012 году и имеется на различных языках⁴.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

А. Содействие осуществлению Конвенции о согласовании

25. Комитет принял к сведению предпринимаемые секретариатом усилия по повышению осведомленности и укреплению потенциала в связи с Конвенцией о согласовании в ЕЭК и других регионах.

26. Делегация Азербайджана отметила важную функцию Конвенции о согласовании как основы для гармонизированных действий таможенных органов и государственных ведомств, в частности, например, в сфере совместного пограничного контроля. Она просила секретариат оценить возможность участия в организации регионального мероприятия по укреплению потенциала, которое среди прочего будет посвящено этой теме.

В. Сроки проведения следующей сессии

27. Комитет решил подождать завершения в Европейском союзе внутренней процедуры принятия предложения об увеличении интервала между обследованиями по осуществлению приложения 8 с двух до пяти лет, прежде чем устанавливать сроки проведения своей следующей сессии, возможно в связи с одной из будущих сессий WP.30 или в ее рамках.

С. Ограничение на распространение документов

28. Комитет решил не вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с его нынешней сессией.

VIII. Утверждение доклада (пункт 7 повестки дня)

29. В соответствии со статьей 8 приложения 7 к Конвенции Административный комитет утвердил доклад о работе своей одиннадцатой сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом ЕЭК. При утверждении доклада русско- и франкоговорящие делегации выразили сожаление по поводу того, что доклад не был распространен на всех трех официальных языках, и подчеркнули важность распространения доклада на всех трех рабочих языках заблаговременно до начала следующей сессии.

⁴ Имеется по адресу www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE_Handbook.pdf.