


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

Женева, 16–19 октября 2018 года

**Доклад Рабочей группы по таможенным вопросам,
связанным с транспортом, о работе 150-й сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1	3
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. Вступительная речь	3–4	3
IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)	5–6	4
V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)	7–29	4
A. Статус Конвенции	7–8	4
B. Пересмотр Конвенции	9–22	5
1. Предложения по поправкам к Конвенции	9–15	5
2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП	16–19	6
3. Проект приложения 11 к Конвенции МДП	20–22	7
C. Применение Конвенции	23–29	11
1. Новые изменения в связи с применением Конвенции	23	11
2. Вопросы, переданные Административным комитетом	24–25	11
a) Применение больших льгот в рамках Конвенции	24	11
b) Использование субподрядчиков в рамках Конвенции	25	11
3. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП	26	11
4. Урегулирование требований об уплате	27	11



5.	Связь между Соглашением Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, Конвенцией МДП и другими правовыми документами	28	11
6.	Прочие вопросы.....	29	12
VI.	Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании») (пункт 4 повестки дня).....	30–33	12
A.	Статус Конвенции.....	30	12
B.	Двухгодичное обследование по приложению 8 к Конвенции.....	31–32	12
C.	Вопросы, связанные с применением Конвенции.....	33	12
VII.	Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (пункт 5 повестки дня).....	34–37	13
VIII.	Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня).....	38–39	14
A.	Статус Конвенции.....	38	14
B.	Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании.....	39	14
IX.	Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 7 повестки дня).....	40–44	14
A.	Европейский союз.....	41	14
B.	Организация экономического сотрудничества.....	42	14
C.	Евразийский экономический союз.....	43	15
D.	Всемирная таможенная организация.....	44	15
X.	Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня).....	45–48	15
A.	Международная торговая палата.....	45	15
B.	Перечень решений.....	46	15
C.	Сроки проведения следующих сессий.....	47	15
D.	Ограничение на распространение документов.....	48	15
XI.	Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня).....	49	15

Приложения

I.	Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), 150-я сессия (16–19 октября 2018 года): Основной доклад г-на Юйвэй Ли, директора Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии, 16 октября 2018 года.....	16
II.	Проект конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа	21
III.	Перечень решений, принятых на 150-й сессии Рабочей группы	26

I. Участники

1. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), провела свою 150-ю сессию 16–19 октября 2018 года в Женеве. На сессии присутствовали представители следующих стран: Азербайджана, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македония, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Китая, Латвии, Литвы, Нидерландов, Польши, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Турции, Украины, Узбекистана, Финляндии, Франции, Чешской Республики и Швеции. Присутствовали также представители Европейского союза. Были представлены следующие межправительственные организации: Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). Кроме того, была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.30/299

2. WP.30 утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (ECE/TRANS/WP.30/299). По просьбе делегации Украины в пункте «Прочие вопросы» был добавлен подпункт, касающийся фальшивых правил Инкотермс и предупреждения о вводящих в заблуждение предложениях по обучению, опубликованных Международной торговой палатой (МТП).

III. Вступительная речь

3. В своей вступительной речи по случаю 150-й сессии WP.30 г-н Юйвэй Ли, директор Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), напомнил о ряде достижений Рабочей группы в области облегчения пересечения границ, таких как, в частности, создание и текущее обслуживание шестнадцати правовых документов, относящихся к ведению Рабочей группы, на протяжении многих лет являющейся единственным межправительственным органом, в рамках которого конструктивно сотрудничают страны Востока и Запада. Вместе с тем основное внимание в своем выступлении он уделил будущему, упомянув в качестве основных проблем: а) текущие усилия по компьютеризации Конвенции МДП, включая принятие приложения 11; б) введение дальнейших льгот в текст Конвенции МДП; в) принятие проекта Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа; и г) пересмотр Конвенции о согласовании 1982 года. Полный текст речи будет включен в приложение к окончательному докладу о работе сессии.

4. Делегации Европейского союза, Турции, Украины, Китая, Ирана (Исламской Республики) и МСАТ выступили с заявлениями в поддержку достижений Рабочей группы за более чем семьдесят лет ее существования и высоко оценили их. Делегация Европейского союза напомнила о другом важном событии, а именно о пятидесятой годовщине Таможенного союза Европейского сообщества. Делегация Турция поддержала призыв к скорейшей компьютеризации процедуры МДП и проинформировала Рабочую группу о том, что в ожидании принятия приложения 11 Турция начала переговоры с правительством Ирана (Исламской Республики) о заключении двустороннего соглашения, в котором учтены положения приложения 11. Делегация Украина высказалась за пересмотр Конвенции о согласовании, в ходе которого следует также рассмотреть сложный вопрос о связях между портами и внутренними регионами. Делегация Китая выразила готовность сотрудничать с другими договаривающимися сторонами и секретариатом ЕЭК ООН в деле

осуществления Конвенции МДП. Делегация Ирана (Исламской Республики) предложила обратить особое внимание на общую необходимость перехода таможенных процедур на цифровой формат, а также содействия развитию eTIR и интермодального применения процедуры МДП. Наконец, делегация МСАТ подчеркнула неизменную поддержку сотрудничества с Рабочей группой со стороны частного сектора.

IV. Деятельность органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 6 SC.2/GEURL (2017 год)

5. Рабочая группа была проинформирована о деятельности Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), его Бюро, вспомогательных органов и других организаций системы Организации Объединенных Наций по вопросам, представляющим интерес для Рабочей группы. В частности, Председатель кратко проинформировал Рабочую группу о последних изменениях в связи с подготовкой стратегии КВТ до 2030 года, в которой участвуют председатели рабочих групп и административных комитетов, относящихся к ведению КВТ. В своем общем комментарии председатели Рабочей группы и Административного комитета МДП (АС.2) подняли, в частности, следующие вопросы: а) уделение большего внимания актуальности Конвенции МДП, и в частности необходимости ее скорейшего перехода на цифровой формат; б) включение ссылки на необходимость разработки более-менее согласованного подхода в отношении использования электронных подписей, возможно в виде конвенции, которая позволяет лицам, которые не являются постоянными резидентами данной страны, использовать электронную подпись; с) уделение большего внимания вопросам упрощения процедур пересечения границ, и в частности актуальности ее основных правовых документов: Конвенции МДП (1975 год) и Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года; и d) необходимость поиска ресурсов или оказания услуг (перевод текста конвенций, документов и публикаций или устный перевод во время заседаний) также на трех других официальных языках Организации Объединенных Наций: арабском, испанском и китайском языках. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что по запросу правительственные делегаты могут получить копию документа (для ограниченного пользования) о стратегии КВТ.

6. В рамках этого пункта повестки дня секретарь Группы экспертов по единому железнодорожному праву сообщил Рабочей группе о подготовке правовых положений по единому железнодорожному праву (ЕЖП) и о начале опытных перевозок железнодорожными компаниями для опробования положений ЕЖП на практике. В этом контексте он, в частности, сослался на неофициальный документ № 6 (2017 год) Группы экспертов, содержащий проект правовых положений ЕЖП, для получения отзывов делегаций по связанным с таможенной проблематикой вопросам, особенно в отношении подготовки таких опытных перевозок.

V. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) (пункт 3 повестки дня)

A. Статус Конвенции

7. Рабочая группа была проинформирована об изменениях в статусе Конвенции МДП 1975 года и числе договаривающихся сторон, которых в настоящее время

насчитывается 74. В частности, Рабочая группа приняла к сведению, что различные предложения о внесении поправок в приложения 6, 8 и 9, которые были приняты Административным комитетом Конвенции МДП 1975 года на его шестьдесят шестой сессии, состоявшейся в Женеве 12 октября 2017 года (см. уведомление депозитария C.N.700.2017.TREATIES-XI.16 от 3 ноября 2017 года), вступили в силу 1 июля 2018 года для всех договаривающихся сторон (см. уведомление депозитария C.N.201.2018.TREATIES-XI.A.16 от 9 апреля 2018 года). В частности, Рабочая группа далее отметила, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, выступая в качестве депозитария, издал уведомления депозитария C.N.698.2017.TREATIES-XI.A.16 от 3 ноября 2017 года, в котором сообщается о представлении различных предложений по поправкам к основному тексту Конвенции МДП 1975 года, и C.N.699.2017.TREATIES-XI.A.16 от 3 ноября 2017 года по вопросу представления предложения о внесении поправки в статью 2 Конвенции МДП 1975 года. В соответствии с положениями пункта 3 статьи 59 Конвенции МДП эти поправки вступят в силу 3 февраля 2019 года, если до 3 ноября 2018 года Генеральный секретарь не получит никаких возражений. Более подробная информация, касающаяся этого вопроса, а также различных уведомлений депозитария, размещена на веб-сайте МДП¹.

8. По этому пункту повестки дня Рабочая группа приняла также к сведению, что 15 августа 2018 года система МДП начала действовать в Индии. С учетом последнего присоединения число стран, в которых действует система МДП, достигло 62. Рабочая группа была далее проинформирована о том, что 12 октября 2018 года впервые пакистанский перевозчик отправил из Карачи груз, местом назначения которого является Кабул, с использованием процедуры МДП. В качестве следующего шага для перевозки с применением книжек МДП будут задействованы китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК), а также коридор Стамбул–Тегеран–Исламабад. МСАТ проинформировал Рабочую группу о первой интермодальной перевозке между Объединенными Арабскими Эмиратами и Европой.

В. Пересмотр Конвенции

1. Предложения по поправкам к Конвенции

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2018/20

9. Рабочая группа отметила, что на своей предыдущей сессии она продолжила обсуждение предложений по изменению статьи 20, но не смогла достичь консенсуса. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей нынешней сессии на основе документа, подготовленного секретариатом с учетом предложения Европейского союза и (несколько) измененного предложения Украины (см. ECE/TRANS/WP.30/298, пункт 7). Кроме того, секретариат получил новое предложение Российской Федерации. Все предложения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/20.

10. В ходе первого раунда выступлений делегация Российской Федерации заявила о том, что она решительно поддерживает собственное предложение, считая его сбалансированным. Делегация Европейского союза вновь высказала свое предложение о замене слова «страна» на «договаривающиеся стороны», но отметила, что она готова рассмотреть также другие предложения. Делегация Турции, которую поддержали делегации Европейского союза и Украины, поставила под сомнение целесообразность включения в текст предложения Российской Федерации таких фраз, как «в пределах своей компетенции» и «в соответствии со статьей 48» и предложила их исключить. Делегация Российской Федерации заявила, что она могла бы согласиться с предлагаемыми исключениями; оставшийся текст будет гласить: «Таможенные органы [таможня места отправления или въезда (промежуточная таможня)] может установить для операции МДП, осуществляемой по территории Договаривающейся стороны либо нескольких Договаривающихся сторон,

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

образующих таможенный или экономический союз, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту».

11. Делегация Азербайджана, в целом согласившись с последним предложенным вариантом, указала на текст пункта b) статьи 1, который потребует корректировки для обеспечения его применимости также к операциям МДП с участием различных договаривающихся сторон. Делегация Турции полагает, что необходимости в такой поправке нет. Секретариат предложил пересмотреть первоначальную формулировку статьи 20 и использовать слово «перевозка», а не «операция МДП».

12. В заключение Рабочая группа поручила секретариату подготовить для нее окончательный документ, в котором бы рассматривались различия между формулировками со словом «перевозка» и «операция МДП» и разъяснялись последствия, если таковые имеются, изменения пункта b) статьи 1.

13. Рабочая группа напомнила, что на своей предыдущей сессии она продолжила обсуждение предложений правительства Российской Федерации об изменении статьи 11 путем включения в нее нового пункта 4-бис на основе документа ECE/TRANS/WP.30/2018/12.

14. Делегация Российской Федерации проинформировала Рабочую группу о том, что в настоящее время она не может предложить дополнительных разъяснений в поддержку своего предложения, но Федеральная таможенная служба (ФТС) Российской Федерации представит дальнейшие пояснения на более позднем этапе. Делегации Европейского союза и Турции напомнили о том, что они не могут поддержать предложение Российской Федерации. Делегация Узбекистана заявила, что, по ее мнению, нынешняя формулировка пункта 4 статьи 11 и сопровождающей ее пояснительной записки является достаточно четкой.

15. Рабочая группа заключила, что консенсуса в отношении этого предложения достигнуто не было и решила не продолжать его обсуждение на будущих сессиях. В то же время внимание делегации Российской Федерации было обращено на возможность представить в любое время новое предложение для рассмотрения Рабочей группой.

2. Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2018/22

16. Рабочая группа одобрила доклад о работе двадцать восьмой сессии Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1), состоявшейся в Женеве (28 и 29 июня 2018 года), который содержится в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/22. Она приняла также к сведению информацию о том, что GE.1 проведет свою двадцать девятую сессию 14 и 15 ноября 2018 года в Роттердаме, Нидерланды, по любезному приглашению таможенных органов этой страны. GE.1 продолжит обсуждение, в частности, резервных процедур, процедур сверки и использования указателей для ошибок и поправок. Рабочая группа поддержала предложение о продолжении работы GE.1 в 2019 году и просила секретариат запросить у КВТ продление мандата GE.1 на 2019 год.

17. Рабочая группа отметила далее, что перевозки eTIR между Ираном (Исламская Республика) и Турцией продолжаются и что обеими странами были предприняты усилия по расширению сферы охвата проекта для включения в него дополнительных транспортных предприятий и таможен. Она приняла к сведению тот факт, что, поскольку для принятия приложения 11 требуется некоторое время, таможенная администрация Турции направила в адрес таможенного управления Ирана предложение о заключении двустороннего соглашения на основе положений проекта приложения 11, что позволит расширить сферу охвата проекта.

18. Рабочая группа отметила также, что ЕЭК ООН и МСАТ продолжали прилагать усилия в целях реализации экспериментальных проектов eTIR в странах, которые еще не принимали в них участия. Что касается интермодального проекта eTIR между Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Украиной, то таможенные администрации

всех заинтересованных стран подтвердили свою готовность участвовать в этом проекте и приняли стандартные условия для проектов компьютеризации, которые будут осуществляться в рамках меморандума о взаимопонимании, подписанного ЕЭК ООН и МСАТ 6 октября 2017 года. Рабочая группа приняла также к сведению тот факт, что таможенные администрации Азербайджана, Индии и Ирана (Исламская Республика) провели 2 и 3 июля 2018 года встречу в Тегеране и выразили свою готовность работать над проектом eTIR вдоль международного транспортного коридора «Север–Юг» (МТКСЮ). Азербайджан и Иран (Исламская Республика) высказали заинтересованность в разработке национальных таможенных систем в сфере ИКТ и осуществлении перевозок eTIR между двумя странами.

19. Кроме того, Рабочая группа была кратко проинформирована о последних изменениях в связи с международным банком данных МДП (МБДМДП). Секретариат напомнил о том, что 14 июня 2018 года в ходе 149-й сессии Рабочей группы ИСМДП организовал семинар по МБДМДП, который был посвящен, в частности, вопросам ввода данных различными участниками. Семинар четко высветил необходимость повышения осведомленности таможенных органов о функциональных возможностях МБДМДП, а также уделения постоянного внимания трудностям транспортного сектора при использовании МБДМДП компетентными органами в ходе перевозок МДП. И наконец, Рабочая группа приняла к сведению информацию о том, что видеоматериалы семинара были размещены на странице руководства для пользователей МБДМДП.

3. Проект приложения 11 к Конвенции МДП

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2018/16

20. Рабочая группа продолжила рассмотрение проекта приложения 11 на основе документа ECE/TRANS/WP.30/2018/16, решив изучить этот документ постатейно. Ниже излагаются замечания Рабочей группы:

- a) статья 1, новый пункт s): замечаний нет;
- b) статья 43: замечаний нет;
- c) новая статья 59-кватор: замечаний нет;
- d) статья 59: замечаний нет;
- e) новая статья 60-бис: замечаний нет;
- f) статья 61: замечаний нет;

g) приложение 11, часть I, статья 1: делегация Чешской Республики поставила под вопрос необходимость повторения по всему тексту приложения 11 фразы «Договаривающиеся стороны, связанные приложением 11», в то время как из статьи 1 достаточно ясно следует, что сфера применения приложения 11 определена статьей 60-бис, в которой проводится различие между Договаривающимися сторонами, принявшими приложение 11, и Договаривающимися сторонами, которые его не приняли. В ответ секретариат пояснил, что, хотя с юридической точки зрения эта фраза, возможно, является избыточной, она была включена в текст приложения 11 для того, чтобы читателю было ясно, что в этом приложении термин «Договаривающиеся стороны» означает стороны, принявшие это приложение, тогда как в остальной части Конвенции МДП он охватывает все Договаривающиеся стороны без проведения какого-либо различия;

h) статья 2 b): ряд делегаций высказали обеспокоенность по поводу использования терминов «груз» и «информация». С учетом того, что этот термин также используется в спецификациях eTIR, секретариату было предложено подготовить новое предложение для рассмотрения на следующей сессии;

i) статья 2 d): секретариат поднял вопрос о том, нуждается ли термин «технические спецификации eTIR» в дальнейшем разъяснении. Хотя делегация Турции считает, что любое нынешнее разъяснение может стать камнем преткновения в будущем, по мнению делегации Европейского союза, мягкие правила также

нуждаются в уточнении, которое можно включить в ту или иную часть документации eTIR, однако это можно сделать и на более позднем этапе;

j) статья 3: в то время как текст правового положения представляется приемлемым, была высказана обеспокоенность по поводу сопровождающей его пояснительной записки. Делегация Европейского союза могла бы согласиться с введением предельного срока реализации проекта eTIR, однако, по ее мнению, трехлетний период для договаривающихся сторон и пять лет для договаривающихся сторон, образующих таможенный союз, представляются более уместными, поскольку одногодичный срок может оказаться слишком оптимистичным даже для отдельной договаривающейся стороны. Делегация Турции заявила, что поскольку реалистичность сроков зависит от политической готовности и имеющихся ресурсов, то временные рамки лучше вообще не упоминать, если планируется установить срок продолжительностью более одного года или двух лет. Делегация Европейского союза не разделяет это мнение: она указала, что любые сроки, как бы широко они ни были определены, имеют свои преимущества в том смысле, что они служат для договаривающихся сторон ориентиром в процессе внедрения системы eTIR. Секретариату было поручено предложить альтернативную формулировку для рассмотрения на следующей сессии;

к) статья 4, название: секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он подготовит дополнительные предложения с более подробной информацией о правилах процедуры технического органа по осуществлению для рассмотрения на следующей сессии;

l) статья 4, текст: замечаний нет;

m) статья 5: делегация Европейского союза повторила свою оговорку в отношении использования термина «предварительная информация о грузе» (см. также пункт h));

n) статья 6: замечаний нет;

o) статья 7: замечаний нет;

p) статья 8: делегация Европейского союза просила уточнить термин «потребности в дополнительных данных». Секретариат разъяснил, что этот термин касается не данных, связанных с транзитом и предусмотренных рамочными стандартами безопасности (SAFE) Всемирной таможенной организации, которые включены в качестве факультативных элементов данных в сообщения eTIR, а других данных, которые могут требоваться на национальном уровне в силу других соглашений либо национального законодательства. Делегация Турции выразила удовлетворение выбранной формулировкой этой статьи, так как она призывает договаривающиеся стороны принять меры для облегчения предъявления требований о передаче любых таких дополнительных данных. В связи с вопросом делегации Европейского союза об использовании фразы «предъявления требований» Рабочая группа согласилась с тем, что, возможно, более точной является формулировка «предусмотренных законодательством требований»;

q) статья 9: с учетом вопросов, заданных различными делегациями, Рабочая группа согласилась с тем, что вначале надлежит осуществлять резервную процедуру в бумажном формате, а резервные электронные системы, если это необходимо, следует применять лишь в качестве крайней меры. Кроме того, секретариат напомнил, что вопрос о резервных процедурах все еще обсуждается GE.1 и что он будет рассмотрен на ее двадцать девятой сессии. Рабочая группа поручила секретариату при необходимости внести предложения по пересмотренной формулировке статьи 9 после того, как GE.1 завершит обсуждения данного вопроса;

г) статья 10: различные делегации и секретариат внесли предложения по усовершенствованию формулировки статьи 10, а также по сопровождающей ее пояснительной записке к пункту 3. Отметив, что финансирование, возможно, удастся обеспечить по линии регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, в частности если Организация Объединенных Наций увеличит свою техническую помощь странам, предпринимающим усилия по компьютеризации международных

соглашений, Рабочая группа все же согласилась с тем, что секретариату следует четко обозначить и более тщательно изучить этот вариант, поскольку важная инициатива eTIR предоставляет редкую уникальную возможность. Кроме того, Рабочая группа согласилась с предложением делегации Турции о том, что если для финансирования расходов по эксплуатации международной системы eTIR будет задействован принцип сбора за перевозку МДП, то сумму этого сбора следует рассчитывать и взимать по всем перевозкам МДП, а не только по перевозкам, осуществляемым в соответствии с процедурой eTIR. Помимо этого, Рабочая группа согласилась с тем, что к составлению бюджета, необходимого для хостинга международной системы eTIR и управления ею, следует привлечь не только договаривающиеся стороны, но и ЕЭК ООН, а также орган по вопросам технической реализации. Была согласована следующая пересмотренная формулировка текста статьи 10 и пояснительной записки к ее пункту 3 с учетом внесения в него редакционных изменений:

«Статья 10

Хостинг международной системы eTIR

1. Хостинг международной системы eTIR обеспечивается под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).
2. ЕЭК ООН оказывает странам помощь в подключении их таможенных систем к международной системе eTIR, в том числе посредством проведения проверок соответствия для обеспечения их надлежащего функционирования перед оперативным подключением.
3. ЕЭК ООН предоставляются необходимые ресурсы для выполнения обязательств, предусмотренных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи. Если международная система eTIR не финансируется из средств регулярного бюджета Организации Объединенных Наций, то потребности в ресурсах покрываются в соответствии с финансовыми правилами и положениями для внебюджетных средств и проектов Организации Объединенных Наций. Договаривающиеся стороны Конвенции МДП устанавливают и утверждают механизм финансирования для обеспечения функционирования международной системы eTIR в ЕЭК ООН.

Пояснительная записка к пункту 3 статьи 10 части I

При необходимости Договаривающиеся стороны могут принимать решение относительно финансирования расходов на эксплуатацию международной системы eTIR на основе сбора за перевозку МДП. В таких случаях Договаривающиеся стороны принимают решение относительно соответствующего времени, необходимого для внедрения альтернативных механизмов финансирования, и об условиях их использования. Требуемый бюджет составляется ЕЭК ООН, рассматривается органом по вопросам технической реализации и утверждается Административным комитетом».

Рабочая группа приняла к сведению опасения частного сектора, выраженные МСАТ, в отношении финансирования расходов по эксплуатации международной системы eTIR на основе сбора за перевозку МДП. Она отметила также, что МСАТ проконсультируется с национальными объединениями по вопросу о потенциальных последствиях и при необходимости вернется к нему в будущем;

- s) статья 11: замечаний нет;
- t) статья 12: замечаний нет;
- u) статья 13: замечаний нет, помимо предложения секретариата о том, чтобы исключить слова «в соответствии с приложением 11», так как эта формулировка была сочтена избыточной в сочетании с определением термина «процедура eTIR» в предлагаемой новой статье 1 s) Конвенции;
- v) часть II, пояснительные записки: никаких других замечаний нет, помимо замечаний, которые были указаны и приняты в рамках пунктов j) и г).

21. Секретариату было поручено подготовить новый документ для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии. Рабочая группа решила, что этот новый документ можно было бы также в предварительном порядке представить Административному комитету (АС.2) МДП при том понимании, что если Рабочей группе удастся завершить дискуссию в ходе ее 151-й сессии, то этот документ мог бы быть немедленно передан АС.2 для рассмотрения на его шестьдесят второй сессии.

22. Делегация Российской Федерации затронула пять вопросов, на которые секретариат дал следующие ответы:

а) Каким образом будет обрабатываться финансовая гарантия в случае выдачи электронной книжки МДП?

Каждая гарантия eTIR, зарегистрированная в международной системе eTIR, служит доказательством наличия финансовой гарантии и указывает держателя книжки МДП, которому она предоставлена. В начале перевозки МДП таможенные администрации будут принимать гарантию eTIR, указанную в декларации держателя книжки МДП, и, следовательно, статус гарантии «предоставленная» будет изменен на «используемая». (С более подробной информацией можно ознакомиться в функциональных характеристиках.)

б) Все ли предоставленные финансовые гарантии будут регистрироваться и фигурировать в информационной системе?

Все гарантии eTIR, после их предоставления гарантийной цепью, должны регистрироваться в международной системе eTIR, причем они должны быть видны – включая информацию о перевозке МДП, производимой в рамках этой гарантии, после ее осуществления или в процессе ее осуществления – всем сторонам, участвующим в перевозке МДП, в отношении которой эта гарантия eTIR была предоставлена.

в) Будет ли обеспечиваться юридическое значение финансовой гарантии по выданным электронным книжкам МДП?

По аналогии с бумажными книжками МДП гарантии eTIR, зарегистрированные в международной системе eTIR, служат доказательством имеющих обязательную силу правовых обязательств для гарантийной цепи (в случае выполнения правовых положений, касающихся ответственности) сразу же после принятия этой гарантии eTIR таможенной администрацией.

г) Каким образом удостоверяются полномочия/мандат лица, подписывающего финансовую гарантию в электронном формате?

Мандат и полномочия держателя книжки МДП в отношении использования системы МДП проверяются таможенными органами в стране отправления и – в ходе перевозки МДП – признаются таможенными органами всех других договаривающихся сторон, участвующих в этой перевозке МДП.

д) Если груз не доставлен, то будут ли национальной таможенной администрации автоматически предоставлены электронные документы относительно транзитной перевозки грузов с использованием книжки МДП, требующиеся для возвращения задолженности перед таможенной?

В том случае, если перевозка не осуществлена по месту назначения в установленный промежуток времени, соответствующие таможенные органы обращаются в международную систему eTIR с запросом на получение всех данных, касающихся соответствующей гарантии eTIR, которые при необходимости могут использоваться для начала процедуры рассмотрения претензий согласно соответствующим положениям Конвенции МДП.

С. Применение Конвенции

1. Новые изменения в связи с применением Конвенции

23. По этому пункту повестки дня ни о каких новых изменениях в связи с применением Конвенции не сообщалось.

2. Вопросы, переданные Административным комитетом

а) Применение больших льгот в рамках Конвенции

24. Секретариат проинформировал Рабочую группу о том, что он не получил никаких дополнительных замечаний от договаривающихся сторон по рассматриваемому вопросу. Рабочая группа, отмечая сохраняющуюся заинтересованность ряда стран по предоставлению операторам больших льгот в соответствии со статьей 49 Конвенции, которые заявили о своей поддержке предложения ИСМДП по новой пояснительной записке к статье 49 (см. документ ECE/TRANS/WP.30/2018/5, пункт 8), решила передать это предложение АС.2 для рассмотрения и, возможно, принятия на его сессии в феврале 2019 года. Рабочая группа настоятельно просила договаривающиеся стороны, которые не заинтересованы в применении этих льгот, не блокировать процесс принятия, поскольку они не обязаны вводить такие льготы на своей территории, если они не желают этого.

б) Использование субподрядчиков в рамках Конвенции

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2018/25

25. Рабочая группа продолжила обсуждение на основе документа ECE/TRANS/WP.30/2018/25. В частности, Рабочая группа приняла к сведению различия в предложениях, представленных Беларусью и секретариатом, по новому комментарию к статье 1 о), которые содержатся в приложении к этому документу. Рабочая группа пришла к выводу, что в обоих предложениях надлежащим образом учитываются основные озабоченности договаривающихся сторон, особенно в отношении ответственности за уплату таможенных пошлин и сборов, и сведения в книжке МДП, однако в предложении секретариата предусматривается более четкий и более гибкий подход для применения в различных договаривающихся сторонах. Рабочая группа, согласившись в принципе передать это предложение АС.2, решила, по просьбе делегации Азербайджана, отложить принятие окончательного решения до своей следующей сессии. Рабочая группа просила договаривающиеся стороны направить свои окончательные соображения, если таковые имеются, не позднее 20 ноября 2018 года в секретариат.

3. Системы электронного обмена данными, связанные с МДП

26. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о последних статистических данных, касающихся применения договаривающимися сторонами системы контроля за использованием книжек МДП – системы SafeTIR (неофициальный документ № 13 WP.30 (2018 год)).

4. Урегулирование требований об уплате

27. Рабочая группа была проинформирована МСАТ о нынешней ситуации с урегулированием требований об уплате, предъявленных таможенными органами национальным гарантийным объединениям (неофициальный документ № 14 WP.30 (2018 год)).

5. Связь между Соглашением Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли, Конвенцией МДП и другими правовыми документами

28. По этому пункту повестки дня никакие новые вопросы не рассматривались.

6. Прочие вопросы

29. Рабочая группа была проинформирована о Справочнике МДП 2018 года, который в настоящее время имеется на английском, русском и французском языках в печатном виде и в электронном формате. Варианты на арабском, испанском и китайском языках находятся в стадии подготовки.

VI. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании») (пункт 4 повестки дня)

A. Статус Конвенции

30. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе Конвенции и численности договаривающихся сторон не произошло. Конвенция о согласовании насчитывает 58 договаривающихся сторон. Более подробная информация по этим вопросам, а также о различных уведомлениях депозитария имеется на веб-сайте ЕЭК².

B. Двухгодичное обследование по приложению 8 к Конвенции

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2009/8

31. Рабочая группа отметила, что 20 мая 2008 года приложение 8 к Конвенции о согласовании вступило в силу. В соответствии со статьей 7 «Механизм представления докладов» приложения Исполнительный секретарь ЕЭК ООН один раз в два года проводит среди договаривающихся сторон обзор прогресса, достигнутого в области улучшения процедур пересечения границ в их странах. Последнее обследование было проведено в 2016 году, и его результаты были опубликованы в 2017 году (документ ECE/TRANS/WP.30/2017/13).

32. Делегация Европейского союза задала вопрос о том, можно ли будет отсрочить начало обследования и провести его после совещания Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3), намеченного на июнь 2019 года. Секретариат напомнил Рабочей группе об обязательстве по статье 7 приложения 8 относительно проведения обследования раз в два года. Исходя из этого, Рабочая группа решила начать обследование 2018 года на основе вопросника, утвержденного на ее 122-й сессии и содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.30/2009/8, и поручила секретариату просить договаривающиеся стороны представить ответы не позднее чем к 15 января 2019 года.

C. Вопросы, связанные с применением Конвенции

33. По этому пункту повестки дня Рабочая группа отметила решение своей 148-й сессии (февраль 2018 года) о том, что одиннадцатую сессию АС.3 следует провести совместно с ее июньской сессией 2019 года. Рабочая группа поручила секретариату принять необходимые меры, включая подготовку предсессионной, сессионной и послесессионной документации. Договаривающимся сторонам было предложено представить в секретариат материалы по тем вопросам, которые они хотели бы рассмотреть на этой сессии (см. ECE/TRANS/WP.30/296, пункт 38).

² www.unece.org/trans/bcf/welcome.html.

VII. Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа (пункт 5 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1, ECE/TRANS/WP.30/2018/26

34. Рабочая группа продолжила обсуждение проекта конвенции на основе документа ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1, содержащего полный текст на английском, русском и французском языках, с учетом документа ECE/TRANS/WP.30/2018/26 правительства Турции, в котором оно представило свои предложения по проекту.

35. Делегация Европейского союза заявила, что она серьезно отнеслась к неоднократным просьбам о достижении договоренности по тексту и может принять решение на нынешнем совещании. Однако она не согласна с текстом, если в него не будет включено положение об участии региональных организаций экономической интеграции (РОЭИ) в качестве договаривающихся сторон новой конвенции. Делегация Российской Федерации может согласиться с этим при условии, что будет применена формулировка, аналогичная тексту статьи 52 Конвенции МДП, а не предложения, разработанного секретариатом в консультации с Договорной секцией Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций (ДС УПВ) и содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/7. Делегация Российской Федерации далее проинформировала Рабочую группу о том, что она может также поддержать предложение Турции о внесении поправок в текст статьи 1 m), статьи 4 и пункта 1 статьи 25. Однако, по мнению делегации Российской Федерации, внесение поправки в статью 27, предложенной Турцией, значительно усложнит правовую структуру и рамочные функции новой Конвенции. Делегация Российской Федерации предложила в качестве компромисса внести в пункт 1 статьи 27 изменения, предусматривающие для принятия поправок принцип консенсуса, а не большинства в две трети голосов.

36. Делегации Армении, Ирана (Исламской Республики) и Монголии заявили о своей полной поддержке проекта конвенции. Делегация Ирана (Исламской Республики), поддерживая проект конвенции, призвала все стороны к использованию более гибкого подхода, что позволило бы обеспечить более широкое партнерство и сотрудничество для ее успешного осуществления.

37. В заключение Рабочая группа поручила секретариату подготовить обновленный вариант проекта для обсуждения на ее предстоящей сессии. С учетом достигнутого прогресса и в соответствии с просьбой КВТ завершить рассмотрения в течение 2018 года, с тем чтобы текст проекта новой конвенции мог быть представлен Комитету для рассмотрения и возможного одобрения на его восемьдесят первой сессии с последующим препровождением депозитарию, документ также должен быть представлен для утверждения КВТ на его сессии 2019 года. По просьбе делегации Турции приложение будет включено в окончательный доклад для облегчения сопоставления текста статьи 27 в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1, предложения Турции, содержащегося в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/26, и компромиссного решения, предложенного Российской Федерацией. Замечания или предложения делегаций следует направить в секретариат не позднее 20 ноября 2018 года.

VIII. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) (пункт 6 повестки дня)

A. Статус Конвенции

38. Рабочая группа была проинформирована о том, что никаких изменений в статусе или числе договаривающихся сторон Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год) не произошло и что Конвенции насчитывают соответственно 80 и 26 договаривающихся сторон.

B. Вопросы, связанные с применением Конвенции 1954 года в Египте и Иордании

Документация: ECE/TRANS/WP.30/2017/27, ECE/TRANS/WP.30/2018/27

39. Рабочая группа напомнила, что на своей 147-й сессии (октябрь 2017 года) она приняла к сведению неофициальный документ ECE/TRANS/WP.30/2017/27 с описанием проблем, по-прежнему возникающих в Египте и Иордании в связи с применением Конвенции 1954 года, в частности в силу того факта, что таможенные органы, по всей видимости, не соблюдают сроки и процедуры, предусмотренные в Конвенции. Рабочая группа вернулась к рассмотрению этих вопросов на основе документа ECE/TRANS/WP.30/2018/27, содержащего официальный перевод ответа от таможенной администрации Египта. В этом письме таможенные органы Египта фактически отклонили все жалобы и разъяснили, что все предпринимаемые действия соответствуют Конвенции или предусмотрены ею, а также национальным законодательством. По существу таможенные органы Египта утверждают, что продолжающееся бездействие Автомобильно-туристического клуба Египта серьезно ставит под угрозу усилия таможенных органов по сбору причитающихся платежей, в результате чего таможенные органы начали судебное разбирательство в отношении этого объединения на общую сумму 114 574 460 египетских фунтов (около 5,5 млн евро). Рабочая группа приняла эту информацию к сведению и решила подождать ответа от Международной автомобильной федерации (ФИА) относительно того, каким образом продолжать работу над этим вопросом.

IX. Деятельность других организаций и стран, представляющая интерес для Рабочей группы (пункт 7 повестки дня)

40. Рабочая группа приняла к сведению информацию о деятельности различных региональных экономических комиссий или таможенных союзов, а также других межправительственных и неправительственных организаций и стран в той мере, в какой она затрагивает вопросы, представляющие интерес для Рабочей группы.

A. Европейский союз

41. По этому пункту повестки дня делегация Европейского союза не представила никакой дополнительной информации для сведения Рабочей группы.

B. Организация экономического сотрудничества

42. Поскольку делегация Организации экономического сотрудничества на сессии отсутствовала, никакой информации представлено не было.

С. Евразийский экономический союз

43. Рабочая группа была проинформирована о ходе соответствующей деятельности и проектах, осуществляемых в Евразийском экономическом союзе. В частности, Рабочая группа отметила, что Евразийская экономическая комиссия занимается пересмотром процедуры заполнения транзитной декларации, используемой в ЕАЭС. В результате этого планируется ввести несколько дополнительных упрощений при заполнении транзитной декларации в зависимости от типа перевозки, а также в случае мультимодальных перевозок. Кроме того, рассматривается возможность изменения формы транзитной декларации.

Д. Всемирная таможенная организация

44. Поскольку делегация Всемирной таможенной организации на сессии отсутствовала, никакой информации представлено не было.

Х. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)

А. Международная торговая палата

45. По этому пункту повестки дня делегация Украины сообщила Рабочей группе, что в последние месяцы ряд веб-сайтов и поставщиков начали предлагать новую информацию или курсы подготовки по новым правилам Инкотермс-2020. Международная торговая палата (МТП) хотела бы предостеречь, что любые подобные материалы, весьма вероятно, сфальсифицированы, поскольку МТП и национальные комитеты и группы МТП планируют такую деятельность только со следующего года.

В. Перечень решений

46. Рабочая группа рассмотрела перечень решений без каких-либо замечаний и поручила секретариату продолжать эту практику. Перечень решений содержится в приложении III к окончательному докладу.

С. Сроки проведения следующих сессий

47. Рабочая группа решила провести свою 151-ю сессию 4–8 февраля 2019 года, а 152-ю сессию – с 11 по 14 июня 2019 года при условии подтверждения.

Д. Ограничение на распространение документов

48. Рабочая группа решила не вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее текущей сессией.

XI. Утверждение доклада (пункт 9 повестки дня)

49. В соответствии с установившейся практикой Рабочая группа утвердила доклад о работе своей 150-й сессии на основе проекта, подготовленного секретариатом.

Приложение I

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), 150-я сессия (16–19 октября 2018 года)

Основной доклад г-на Юйвэй Ли, директора Отдела устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии, 16 октября 2018 года

Г-н Председатель, уважаемые делегаты,

Дамы и господа,

Для меня большая честь и удовольствие как директора Отдела устойчивого транспорта приветствовать вас от имени Исполнительного секретаря ЕЭК ООН на нынешней 150-й сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).

Не так много межправительственных рабочих органов, причем не только в ЕЭК ООН, но и в других международных организациях, могли бы с гордостью заявить о столь значительном числе совещаний, проводившихся на протяжении более 70 лет и демонстрирующих такое успешное и конструктивное сотрудничество на межправительственном уровне.

Если начать с истории, то вам, возможно, будет интересно узнать, что нынешняя 150-я сессия, как и многие другие сессии Рабочей группы, проходит в зале VII Дворца Наций – в том самом зале заседаний, в котором провел свою первую сессию в 1936 году Совет Лиги Наций – предшественника Совета Безопасности ООН.

Вы собрались сегодня в этом зале с другой целью: укреплять плодотворное сотрудничество между правительствами и частным сектором, для того чтобы устранить ненужное бюрократическое бремя при пересечении границ и повысить эффективность международных перевозок и торговли. Благодаря этому вы способствуете экономическому развитию стран из региона ЕЭК ООН и за его пределами, а также росту благосостояния их населения.

Если продолжить исторический экскурс, вам, возможно, будет интересно узнать, что Рабочая группа была учреждена 70 лет назад, в 1948 году, всего лишь через год после создания ЕЭК ООН. Она начала свою деятельность в качестве «Специальной рабочей группы по таможенным формальностям».

В 1953 году, по решению Комитета по внутреннему транспорту, эта первая Специальная группа получила постоянный статус и стала называться «Группой экспертов по таможенным вопросам, связанным с транспортом». В последующие годы Группа экспертов была переименована в Рабочую группу, а затем – в 1969 году – вновь в Группу экспертов и, наконец, в 1988 году снова стала Рабочей группой с ее нынешним названием. Однако эти изменения в ее наименовании на самом деле никогда не затрагивали сути ее программы работы, которая по-прежнему направлена на упрощение процедур пересечения границ для внутреннего транспорта с четкой ориентацией на таможенные процедуры.

В период своего существования Рабочая группа разработала большое число международных правовых документов, многие из которых остаются в силе и по-прежнему применяются. Другие же стали основой для прочих более современных документов и таможенных процедур. В качестве примера можно упомянуть о следующем:

- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1956 года, которая была пересмотрена и заменена Конвенцией 1972 года;
- применяемые на глобальном уровне Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств и коммерческих дорожных перевозочных средств 1954 и 1956 годов;
- первая Конвенция МДП 1959 года, за которой последовали переговоры по нынешней Конвенции МДП, которая вступила в силу в 1975 году; и
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года.

В период «холодной войны» Рабочая группа была единственным межправительственным органом, в рамках которого конструктивно сотрудничали страны Востока и Запада, хотя и не всегда без трудностей.

Окончание «холодной войны» лишь подтвердило, что правовые инструменты, разработанные Рабочей группой, являются столь же актуальными, как и прежде. Однако некоторые из этих правовых документов подвергаются серьезным испытаниям в силу крупных политических и экономических изменений, произошедших в этот период.

По моему мнению, достижения Рабочей группы благодаря ее спокойной, но эффективной работе являются одним из самых прочных составных элементов европейской интеграции. Вы знаете лучше других, что облегчение пересечения границ не означает упрощения ради упрощения. Скорее, речь идет о повышении эффективности сложных операций под необходимым контролем путем их как можно более рационального применения. Это непростая задача. Для этого всегда нужно сохранять тонкий баланс между, с одной стороны, потребностями торговых компаний, транспортной отрасли и национальной экономики и, с другой стороны, необходимостью соблюдения обязательных правил и мер контроля в отношении охраны здоровья, безопасности, таможенных пошлин и сборов и многого другого.

Достижение такого хрупкого баланса в многосторонних рамках, объединяющих большое число государств с разными экономическими стратегиями, разными торговыми и транспортными правилами и не всегда совместимыми целями транспортной и торговой политики, является сложной задачей. С учетом такой ситуации очевидно, что поиск консенсуса по конкретным вопросам упрощения зачастую сопряжен с трудностями и обычно требует длительных усилий, которые часто не дают ожидаемого результата. Однако после достижения консенсуса принимается решение, применимое во всей Европе, а то и за ее пределами.

В этом контексте стоит отметить, что многие из соглашений и конвенций, разработанных ЕЭК ООН и Рабочей группой, все чаще распространяются за пределы Европы, где международный наземный транспорт только сейчас становится важной реальностью, в частности на Ближнем Востоке и в Азии, где значительная часть международной торговли до сих пор обслуживается морскими портами и где только сейчас начинает использоваться огромный потенциал международного автомобильного и железнодорожного транспорта. В этой связи я с удовлетворением отмечаю, что в 2015 году Рабочая группа изменила свой круг ведения, в соответствии с которым в настоящее время странам, не входящим в ЕЭК, предоставлены полные права в случае правовых документов, договариваемых сторонами которых они являются.

На протяжении 70 лет и в ходе своих 150 сессий Рабочая группа, как и ее различные специальные группы экспертов, вносила существенный вклад в создание эффективной транспортной системы и действенной общеевропейской системы пограничного контроля, которые в большинстве случаев функционируют приемлемым образом как для таможенных органов, так и для транспортной отрасли. Как я уже упомянул ранее и хотел бы повторить: один из ключевых факторов, определяющих успех этих мер по упрощению процедур, заключается в том, что их положения хорошо сбалансированы и учитывают интересы правительств, торговых компаний и

транспортных операторов. Это требование всегда было в центре внимания Рабочей группы с момента ее создания.

Еще одним важным фактором успеха является активное участие в деятельности Рабочей группы международных организаций, таких как Европейский союз, Евразийская экономическая комиссия, Организация экономического сотрудничества и Всемирная таможенная организация, а также НПО, в частности Международного туристского альянса/Международной автомобильной федерации (МТА/ФИА) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

МТА/ФИА успешно управляет осуществлением двух таможенных конвенций Организации Объединенных Наций о временном ввозе дорожных перевозочных средств и обслуживает глобальную систему документов на временный ввоз – таможенных талонных книжек – и соответствующую систему гарантий, главным образом в странах за пределами Европы: в Африке, на Ближнем Востоке и в Азии.

Со своей стороны МСАТ конструктивно и успешно сотрудничает с Рабочей группой и другими руководящими органами МДП в осуществлении Конвенции МДП посредством выпуска и распространения, через свои национальные объединения, книжек МДП среди более чем 30 000 допущенных к процедуре МДП транспортных компаний в более чем 60 странах в Европе, на Ближнем Востоке и в последнее время – в Пакистане, Китае и Индии. С самого начала МСАТ управляет международной системой гарантий МДП – одной из основ Конвенции МДП. В настоящее время МСАТ активно содействует компьютеризации процедуры МДП и присоединению новых стран к Конвенции МДП.

Позвольте мне еще раз от себя лично и от имени секретариата ЕЭК ООН выразить признательность этим организациям за их ценный вклад в достижение целей и деятельность Рабочей группы.

Г-н Председатель, уважаемые делегаты,

Дамы и господа,

Я хотел бы продолжить свое выступление с прицелом на будущее, обратив ваше внимание на, как мне кажется, основные вызовы, которые стоят перед Рабочей группой.

Начну с главного, что, на мой взгляд, представляет собой одну из серьезнейших проблем за все время функционирования Конвенции МДП, а именно с упоминания о продолжающихся усилиях по компьютеризации системы МДП. После многих лет умеренного прогресса, позволившего завершить подготовку технической и концептуальной документации для eTIR, этот процесс был ускорен совместными усилиями ЕЭК ООН и МСАТ, принявших участие в экспериментальных проектах eTIR с заинтересованными странами. После успешного проведения экспериментального проекта между Исламской Республикой Иран и Турцией МСАТ поддержал меморандум о взаимопонимании с ЕЭК ООН, направленный на привлечение интереса со стороны более широкого круга стран. В настоящее время ведутся переговоры с Азербайджаном, Грузией, Казахстаном и Украиной по расширенному экспериментальному коридору eTIR, что предусматривает также интермодальное использование процедуры МДП. В то же время эксперты по правовым вопросам подготовили юридический текст проекта приложения 11 для введения eTIR в текст Конвенции МДП. Хотел бы напомнить договаривающимся сторонам, которые уже около 20 лет назад согласились с необходимостью и неизбежностью компьютеризации процедуры МДП, об их ответственности за принятие текста приложения 11 в кратчайшие возможные сроки, с тем чтобы оно могло вступить в силу для тех стран, которые хотят пользоваться eTIR. В этом контексте позвольте мне напомнить о резко сокращающемся числе распространенных и выданных книжек МДП. Если вы, как заявляете, привержены идее устойчивого функционирования системы МДП, то необходимы срочные меры, причем не только для сохранения статуса Конвенции МДП в нынешних условиях, но также для того, чтобы ее стали применять в большем числе стран по всему миру. Именно поэтому я настоятельно призываю вас воспользоваться такой возможностью и на юбилейной 150-й сессии этого важного

органа предпринять смелые шаги при обсуждении приложения 11 и, может быть, решить вопрос о его передаче АС.2 для скорейшего принятия.

Но, к сожалению, компьютеризация – это не единственное, что необходимо Конвенции МДП, для того чтобы идти в ногу с современными требованиями в области транспорта и логистики. Мне трудно понять, почему давние меры по облегчению перевозок, такие как концепция уполномоченного грузоотправителя и грузополучателя или использование субподрядчиков, которые жизненно важны для интермодального применения процедуры МДП, не могут найти своего места в тексте Конвенции МДП, особенно если известно, что подавляющее большинство договаривающихся сторон МДП без каких-либо проблем применяют эти принципы в качестве национальных или региональных мер по упрощению процедур на протяжении многих лет в тесном сотрудничестве с гарантийной цепью. Для сохранения актуальности системы МДП как единственной действительно глобальной системы транзита необходимо сделать ее более конкурентоспособной и привлекательной для автотранспортной отрасли.

Другая сфера, которая по-прежнему требует вашего внимания, – это железнодорожный транспорт. В течение многих лет предпринимались усилия по разработке новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа. Сейчас работа над проектом текста, как представляется, завершена. Не секрет, что, в частности, Европейский союз не видит достаточной выгоды в проекте, чтобы поддержать его. В то же время ряд других стран продолжает выступать в защиту преимуществ конвенции, настаивая на ее принятии. Я думаю, настало время, чтобы страны выступили единым фронтом и приняли разумное решение одобрить проект, что позволило бы Комитету по внутреннему транспорту утвердить его, возможно, уже на сессии 2019 года.

В качестве последней основной задачи я хотел бы упомянуть Конвенцию о согласовании 1982 года. Этот важный рамочный документ хорошо служит странам на протяжении многих лет. В частности, введение в 2008 году приложения 8, касающегося автомобильного транспорта, а в 2011 году – приложения 9, касающегося железнодорожного транспорта, придало новый импульс применению Конвенции. В то же время я должен отметить, что в 2017 году усилия по разработке дополнительного приложения по портам не увенчались успехом, главным образом из-за того, что эта тема уже охвачена другим международно-правовым документом, а именно Конвенцией ИМО-ФАЛ. То, что произошло с проектом приложения 10, может оказаться актуальным и для других частей Конвенции, учитывая разработку и наличие других правовых документов в этой области. Кроме того, аспект применения цифровых технологий лишь в незначительной степени отражен в тексте Конвенции. По мнению некоторых государств-членов, пришло время для полного пересмотра Конвенции о согласовании. Секретариат будет приветствовать предложения от договаривающихся сторон с этой целью и будет оказывать секретариатскую поддержку в таком процессе. Насколько мне известно, Административный комитет Конвенции о согласовании должен собраться в июне 2019 года, и это может стать хорошим поводом для планирования дальнейших действий.

Иными словами, за более чем 70 лет своего существования Рабочая группа достигла невероятных достижений. Но времени для самоуспокоенности нет. Быстро меняющийся мир с постоянно меняющимися политическими и экономическими условиями требует от нас продолжать настойчивые усилия по поддержанию правовых документов, разработанных под эгидой ЕЭК ООН, в соответствии с современными требованиями и технологиями. С этой целью я призываю всех и каждого из вас и далее развивать и укреплять образцовое сотрудничество в рамках Рабочей группы между государственным и частным секторами на основе взаимопонимания и взаимной поддержки.

Г-н Председатель, уважаемые делегаты, дамы и господа,

Как директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН я хотел бы лично поблагодарить всех присутствующих делегатов, а также всех участников прошлых

сессий, представляющих таможенные органы стран – членов ЕЭК и стран за пределами региона ЕЭК. Я хотел бы также поблагодарить МСАТ и его национальные объединения за их вклад в обеспечение надежного применения системы МДП, а МТА/ФИА – за их сотрудничество в этом процессе.

Позвольте мне в заключение подчеркнуть, что Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН будет и впредь делать все возможное для поддержки вашей важной деятельности в рамках Рабочей группы.

Желаю Рабочей группе больших успехов в будущем.

Благодарю вас за внимание.

Приложение II

[Языки оригинала: только английский/русский/французский]

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

Article 27³

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by a majority of two thirds of the Parties present and voting shall be communicated by the Depositary to Parties for their acceptance.
2. An amendment adopted in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force for all Parties three months after the number of instruments of acceptance deposited reaches two thirds of the number of States Parties at the date of adoption of the amendment.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this article, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.
4. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 27

1. Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention et le soumettre au secrétariat de la Convention. Le secrétariat communique les propositions d'amendements aux Parties, en leur demandant de lui faire savoir si elles sont favorables à la convocation d'une conférence des Parties en vue d'examiner ces propositions et de se prononcer à leur sujet. Si, dans les quatre mois à compter de la date à laquelle cette communication a été faite, un tiers au moins des Parties sont favorables à la tenue d'une conférence, le secrétariat de la Convention la convoque sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe. Tout amendement adopté par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Dépositaire aux Parties pour acceptation.
2. Tout amendement adopté conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article entre en vigueur pour toutes les Parties trois mois suivant la date à laquelle le nombre d'instruments d'acceptation déposés atteint les deux tiers du nombre des États Parties à la date d'adoption de cet amendement.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'acceptation d'un amendement à la présente Convention, conformément à la procédure prévue au présent article, mais avant l'entrée en vigueur de celui-ci est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur dudit amendement.

³ См. полный текст в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1.

4. Tout instrument de cette nature déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

Статья 27

1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Сторонам с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Сторон для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Сторон выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка, принятая большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон, направляется Сторонам для принятия.

2. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступает в силу для всех Сторон через три месяца после даты передачи двумя третями Сторон своих документов о ратификации, принятии или одобрении поправки на хранение Депозитарию.

3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после внесения поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Альтернативное предложение правительства Турция по статье 27⁴

Article 27

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by a majority of two thirds of the Parties present and voting shall be communicated by the Depositary to Parties for their acceptance.

2. Amendments to this Convention shall enter into force for the States Parties ratifying or acceding to them three months after the deposit of the instruments of ratification or accession by two thirds of the States Parties. Such amendments shall not affect the enjoyment by other States Parties of their rights or the performance of their obligations under this Convention.

3. For each State Party ratifying or acceding to an amendment referred to in paragraph 2 after the deposit of the required number of instruments of ratification or accession, the amendment shall enter into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

⁴ См. документ ECE/TRANS/WP.30/2018/26.

4. A State which becomes a Party to this Convention after the entry into force of an amendment in accordance with paragraph 2 shall, failing an expression of a different intention by that State:

(a) be considered as a Party to this Convention as amended; and

(b) be considered as a Party to the Convention as not amended, in relation to any State Party not bound by the amendment.

5. A State which becomes a Party to this Convention after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in paragraph 2, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as not amended.

Article 27

1. Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention et le soumettre au secrétariat de la Convention. Le secrétariat doit communiquer les propositions d'amendements aux Parties, en leur demandant de lui faire savoir si elles sont favorables à la convocation d'une conférence des Parties pour examiner ces propositions et se prononcer à leur sujet. Si, dans les quatre mois à compter de la date à laquelle cette communication a été faite, un tiers au moins des Parties est favorable à la tenue d'une telle conférence, le secrétariat de la Convention doit la convoquer sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe. Tout amendement adopté par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes doit être communiqué par le Dépositaire aux Parties pour acceptation.

2. Les amendements à la présente Convention entreront en vigueur pour tous les États parties les ayant ratifiés ou y ayant adhéré trois mois après le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion par les deux tiers des États parties. Ces amendements ne doivent pas porter atteinte à la jouissance par les autres États parties des droits qu'ils tiennent de la Convention, ni à l'exécution de leurs obligations qui en découlent.

3. Pour chaque État partie qui a ratifié un amendement visé au paragraphe 2 ou y a adhéré après la date de dépôt du nombre requis d'instruments de ratification ou d'adhésion, cet amendement entrera en vigueur trois mois après la date de dépôt par l'État partie de son instrument de ratification ou d'adhésion.

4. Tout État qui devient partie à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement conformément au paragraphe 2 sera, faute d'avoir exprimé une intention différente, considéré comme étant:

a) Partie à la Convention telle qu'amendée; et

b) Partie à la Convention non amendée au regard de tout État partie qui n'est pas lié par cet amendement.

5. Tout État qui devient partie à la Convention après l'acceptation d'un amendement conformément à la procédure visée au paragraphe 2 mais avant l'entrée en vigueur de cet amendement sera considéré comme étant partie à la Convention non amendée.

Статья 27

1. Любая Сторона может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Сторонам с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Сторон для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Сторон выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка, принятая большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Сторон, направляется Сторонам для принятия.

2. Поправки к настоящей Конвенции вступают в силу для всех Государств-участников, ратифицировавших их или присоединившихся к ним через три месяца после сдачи на хранение ратификационных грамот или документов о присоединении к ним двумя третями Государств-участников. Такие поправки не затрагивают осуществления другими Государствами-участниками своих прав или выполнения ими своих обязательств по настоящей Конвенции.

3. Для каждого Государства-участника, ратифицировавшего поправку, указанную в пункте 2, или присоединившегося к ней после сдачи на хранение требуемого числа ратификационных грамот или документов о присоединении, поправка вступает в силу через три месяца после сдачи на хранение его ратификационной грамоты или документа о присоединении.

4. Государство, ставшее участником настоящей Конвенции после вступления в силу поправки в соответствии с пунктом 2, если только оно не заявляет об ином намерении:

а) считается участником настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой; и

б) считается участником Конвенции без поправки в отношении любого Государства-участника, не связанного поправкой.

5. Государство, которое становится участником настоящей Конвенции после принятия поправки в соответствии с процедурой, указанной в пункте 2, но до вступления ее в силу, считается применяющим Конвенцию без поправки.

Альтернативное предложение правительства Российской Федерации по статье 27, представленное на 150-й сессии Рабочей группы⁵

Article 27

1. Any Party may propose an amendment to the present Convention and submit it to the secretariat of the Convention. The secretariat of the Convention shall communicate any proposed amendments to the Parties with a request to be notified whether they favour a conference of Parties for the purpose of considering and deciding upon the proposals. If within four months from the date of such communication at least one third of the Parties favour such a conference, the secretariat of the Convention shall convene the conference under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe. Any amendment adopted by consensus of the Parties shall be communicated to the Parties.

2. An amendment adopted in accordance with paragraph 1 of this Article shall enter into force for all Parties three months after the number of instruments of ratification, acceptance or approval deposited reaches two thirds of the number of States Parties at the date of adoption of the amendment.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after an amendment has been accepted in accordance with the procedure in this article, but before it has entered into force, shall be deemed to apply to the Convention as amended on the date when the amendment enters into force.

4. Any such instrument deposited after the entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

⁵ Только на английском и русском языках.

Статья 27

1. Любая Страна может предложить поправку к настоящей Конвенции и представить ее в секретариат Конвенции. Секретариат Конвенции сообщает любые предлагаемые поправки Странах с просьбой уведомить его о том, выступают ли они за проведение конференции Стран для рассмотрения и принятия решений по этим предложениям. В случае если в течение четырех месяцев с даты такого сообщения не менее трети Стран выступит за проведение такой конференции, секретариат Конвенции созывает конференцию под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. Любая поправка принимается на основе консенсуса и направляется Странах.
2. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, вступает в силу для всех Стран через три месяца после даты передачи двумя третями Стран своих документов о ратификации, принятии или одобрении поправки на хранение Депозитарию.
3. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после принятия поправки в соответствии с процедурой, изложенной в настоящей статье, но до ее вступления в силу, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее изменениями на дату вступления поправки в силу.
4. Любой такой документ, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается применимым к Конвенции с внесенными в нее поправками.

Приложение III

Перечень решений, принятых на 150-й сессии Рабочей группы

<i>Ссылка в окончательном докладе (пункт)</i>	<i>Краткое описание решения</i>	<i>Исполнитель</i>	<i>Предельный срок</i>
3	Включить текст речи г-на Ли в приложение к окончательному докладу	секретариат	выполнено
6	Запросить комментарии по проекту правовых положений о едином железнодорожном праве	делегации	при первой возможности
10	Подготовить заключительный документ по статье 20, включая соображения в отношении статьи 1 b)	секретариат	27 ноября 2018 года
15	Снять вопрос, касающийся пункта 4-бис статьи 11, из будущих повесток дня	секретариат	13 ноября 2018 года
16	Запросить продление мандата GE.1	секретариат	повестка дня КВТ (выполнено)
21	Подготовить новый вариант приложения 11 для WP.30 и AC.2	секретариат	27 ноября 2018 года
24	Представить AC.2 предложение по новой пояснительной записке к статье 49	секретариат	29 ноября 2018 года
25	Отложить принятие окончательного решения по комментарию к статье 1 0) до 151-й сессии WP.30	секретариат	13 ноября 2018 года
32	Начать обследование 2018 года по приложению 8 к Конвенции о согласовании	секретариат	в кратчайшие сроки
33	Созвать одиннадцатую сессию AC.3 совместно с 152-й сессией WP.30 (июнь 2019 года)	секретариат	март 2019 года
37	Подготовить пересмотренный проект новой конвенции о железнодорожных перевозках для WP.30 и КВТ	секретариат	27 ноября 2018 года
37	Представить замечания по предложениям, касающимся новой конвенции о железнодорожных перевозках	делегации	20 ноября 2018 года
39	Запросить ответ от ФИА в отношении письма таможенных органов Египта	секретариат	в кратчайшие сроки