

Distr.: Restricted
19 November 2015

Russian only

Рабочая группа по железнодорожному транспорту

Шестьдесят девятая сессия

Женева, 23–25 ноября 2015 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

**Новая конвенция об облегчении условий железнодорожной
перевозки пассажиров и багажа через границы**

**Сравнительный анализ новой конвенции и других
соответствующих правовых инструментов
(получен от неофициальной группы экспертов,
которая была учреждена для подготовки проекта
такой конвенции)**

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ДЕЙСТВУЮЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРОВ И РАЗРАБОТАННОГО РОССИЙСКОЙ СТОРОНОЙ ПРОЕКТА НОВОЙ КОНВЕНЦИИ ОБ ОБЛЕГЧЕНИИ УСЛОВИЙ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ГРАНИЦ ПРИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ТОВАРОБАГАЖА

<i>Критерий сравнения</i>	<i>Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)</i>	<i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)</i>	<i>Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)</i>	<i>Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа</i>
Общая сфера регулирования	Конвенция разработана в целях облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Конвенция регулирует перевозку как пассажиров, так багажа и грузов в международных пассажирских поездах.	Конвенция является универсальным кодифицированным международно-правовым актом в области таможенного дела, регулирующим практически все таможенные вопросы. При этом основным предметом регулирования являются вопросы перемещения через границы товаров. Конвенция направлена на упрощение и гармонизацию таможенных процедур. Основная часть Конвенции и Генеральное приложение носят юридически обязывающий характер. Специальные приложения не являются юридически обязывающими, и страны вправе выбирать, присоединяться к ним или нет.	Конвенция распространяется на все импортируемые, экспортируемые и следующие транзитом товары при пересечении одной или нескольких морских, воздушных или сухопутных границ. Конвенция направлена на устранение барьеров во внешней торговле и упрощение движения товаров путем сокращения требований к осуществлению формальностей, а также сокращения числа и продолжительности контрольных мероприятий, в частности, путем национальной и международной координации процедур контроля и методов осуществления контрольных мероприятий.	Конвенция разработана в целях облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Проект новой Конвенции разработан с учетом реалий пассажирских перевозок и регулирует исключительно перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа.
Состав участников	10 государств-участников. Только европейские государства, нет	101 государство-участник по всему миру и одна международная организация -	56 государств-участников по всему миру и одна международная организация -	Предполагается участие как европейских, так и азиатских государств для реализации

<p>Цели</p>	<p>международных организаций. Конвенция имеет целью облегчение условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.</p>	<p>Европейский союз. Целью Конвенции является устранение расхождений в таможенных процедурах государств-участников Конвенции для упрощения и облегчения международной торговли и иных видов международного обмена, при сохранении эффективного таможенного контроля.</p>	<p>Европейский союз. Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.</p>	<p>новых проектов по маршрутам Европа – Азия. Конвенция направлена на достижение следующих целей: 1. облегчение и ускорение пересечения границ с сохранением эффективности проведения государственного контроля благодаря использованию международных стандартов; 2. расширение использования новых технологий в сфере железнодорожного транспорта, в частности, технологии автоматического изменения ширины используемой колеи, высокоскоростного подвижного состава; 3. сокращение нормативов времени на выполнение технологических операций по приему поездов на железнодорожных станциях, сокращение нормативов времени государственного контроля; 4. обеспечения удобства, комфорта и высокого качества обслуживания пассажиров при сокращении времени следования поездов.</p>
--------------------	---	--	--	---

Informal document SC.2 No. 13 (2015)

Актуальность	<p>Конвенция была принята в 1952 года и за время своего действия не претерпевала изменений. Неактуальными являются положения Конвенции 1952 года о перевозке грузов в международных пассажирских поездах. В настоящее время перевозка грузов не осуществляется в пассажирском сообщении, что обусловлено различием технических требований к пассажирским и грузовым перевозкам.</p>	<p>Положения Конвенции сформулированы не в виде прямого действия, а в виде принципов, призванных выработать на их основе конкретные правила регулирования тех или иных процедур. В ответ на изменения, произошедшие в мировой торговле, в 1999 года в конвенцию были внесены изменения, и сегодня она известна как пересмотренная Киотская конвенция.</p>	<p>Приложение 9, посвящённое железнодорожному транспорту, облегчению пересечения границ по железным дорогам и контролю грузов посредством сокращения, согласования и координации процедур и документации, вступило в силу в ноябре 2011 года.</p>	<p>Проект новой Конвенции подготовлен <i>с учетом актуальных международных договоров</i>. В проект новой Конвенции также <i>введен глоссарий</i>, содержащий актуальные понятия, применяемые в международной практике. Например, используются такие понятия, как «специальный контроль», «управляющий инфраструктурой», «служебный персонал». Употребляется понятие «железнодорожный пункт пропуска», отражающее современные реалии возможности прохождения государственного контроля как на железнодорожной станции, так и на других участках местности, расположенных в непосредственной близости от государственной границы. Также с целью приведения к единообразию терминологии в проект Конвенции введен термин «товаробагаж», применяемый в документах ОСЖД</p>
Особенности проведения	<p>Предусмотрено, что полицейский контроль и</p>	<p>В соответствии со Стандартным Подп. «а» ст. 7 правилом 3.4 Генерального</p>	<p>Международной конвенции о</p>	<p>Места проведения государственного контроля</p>

контроля	таможенный досмотр в международном поезде производятся по возможности во время их следования, если они более эффективны и в то же время более удобны для пассажиров.	приложения Киотской конвенции в пунктах пропуска на общей границе таможенные службы сопредельных государств во всех случаях, когда это возможно, осуществляют совместный таможенный контроль	согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 г. предусматривает, что во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные стороны принимают, когда это возможно, необходимые меры для облегчения провоза грузов, в частности, путем организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования.	четко определены. Помимо прописанных в Конвенции 1952 года способов контроля – на станции и в пути следования, новой Конвенцией вводится способ контроля, позволяющий проводить досмотр частично на станции, частично в пути следования. Указанный способ является актуальным в случае, когда продолжительность безостановочного проследования поезда до или после пограничной железнодорожной станции достаточна для осуществления государственного контроля на территории только одного из государств.
Применение новых технологий и лучших практик	Не предусмотрено	Установлен принцип применения современных методов таможенного контроля, а также максимально широкое использование информационных технологий. Каждое приложение к Конвенции содержит рекомендуемые правила, которые не являются частью текста, имеющего законную силу, и их следует	Договаривающиеся стороны обеспечивают выполнение двухсторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче поездов на пограничных (передаточных) станциях, в том числе на все виды контроля, и стремятся к сокращению нормативов	Важным новшеством является подтверждение намерения участников Конвенции использовать международные стандарты, новые технологии в сфере железнодорожного транспорта , в частности, технологию автоматического изменения ширины используемой колеи, и

		<p>рассматривать как «передовую» времени путем и «наилучшую» практику.</p>	<p>совершенствования технологий и технических средств. Также в соответствии со статьей 13 новые приложения, касающиеся других видов контроля, могут быть включены в Конвенцию в соответствии с установленной процедурой. Усыновлены следующие минимальные требования к пограничным (передаточным) станциям:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Наличие зданий (помещений), сооружений, обустройств и технических средств, позволяющих на пограничных (передаточных) станциях производить соответствующий ежедневный и круглосуточный контроль, если это оправдано и соответствует объемам грузовых перевозок; 2. Пограничные (передаточные) станции, на которых проводится фитосанитарный, ветеринарный и другие виды контроля, оборудуются техническими средствами; 3. Провозная и пропускная способность пограничных 	<p><i>наилучшую практику</i> для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с международными железнодорожными перевозками</p> <p>Статья 11 Конвенции определяет необходимость соблюдения Сторонами минимальных требований к железнодорожным пунктам пропуска, открытым для международных пассажирских перевозок, в том числе наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к железнодорожным пунктам пропуска.</p>
<p>Требования к пунктам пропуска</p>	<p>Статьей 4 установлено, что компетентные администрации заинтересованных стран определяют на основе особых соглашений помещения, необходимые для служб соседней страны, в пределах указанной зоны и условия, на которых железнодорожная администрация страны, на территории которой находится станция, предоставляет мебель, средства освещения, отопления, услуги по уборке, возможности телефонной связи и т.д. в этих помещениях</p>	<p>Не предусмотрены</p>		

<p>Особенности передачи информации</p>	<p>На всех основных маршрутах Договаривающиеся стороны обеспечивают прямую телефонную связь между пограничными станциями соседних стран для нужд железнодорожного сообщения и принимают меры для облегчения и ускорения развития частной телефонной связи. На основании двустороннего соглашения прямая телефонная связь может</p>	<p>Для совершенствования таможенного контроля таможенные службы должны, где это возможно, использовать информационные технологии. Области применения информационных технологий могут быть сбор и обработка данных, документальный контроль, система управления рисками и т. п.</p>	<p>(передаточных) станций и прилегающих к ним участков должна удовлетворять объемам перевозок;</p> <p>4. Наличие зон контроля и складской инфраструктуры для временного хранения грузов, находящихся под таможенным и другими видами контроля;</p> <p>6. Наличие на пограничных (передаточных) станциях необходимого квалифицированного персонала железных дорог, таможенных, пограничных и других органов в соответствии с объемами перевозимых грузов;</p> <p>Пограничные (передаточные) станции должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи с тем, чтобы была возможность получать и применять данные по технической аттестации и проверке подвижного состава, которые проводятся официальными органами и железными дорогами в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава на эти станции, если</p>	<p>Статья 13 Конвенции устанавливает, что Стороны могут определить в отдельных соглашениях объем информации, необходимой для осуществления государственного контроля. Также установлены особенности передачи перевозчиками в органы государственного контроля информации о пассажирах, багаже, товаробагаже, содержащей охраняемую законодательством</p>
---	--	--	--	---

<p>Визовые вопросы</p>	<p>устанавливаться и для нужд других государственных служб.</p>	<p>Не урегулированы</p>	<p>Не урегулированы</p>	<p>Договаривающиеся стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции. Договаривающимся сторонам следует стремиться к облегчению процедур выдачи виз локомотивным бригадам, бригадам рефрижераторных секций, лицам, сопровождающим груз, и работникам пограничных (передаточных) станций, участвующим в международных железнодорожных перевозках, в соответствии с положительным опытом в данной области в отношении всех заявителей. Порядок пересечения границ данным лицами определяется на основе двусторонних соглашений. При проведении совместного контроля сотрудники пограничных, таможенных и других органов, осуществляющих контрольные функции на пограничных (передаточных) станциях, при выполнении своих служебных обязанностей пересекают государственную границу по</p>
	<p><i>государства-участника тайну.</i></p> <p>В соответствии с проектом новой Конвенции Договаривающиеся стороны стремятся к облегчению процедуры выдачи виз, а также могут согласовать пересечение границ работниками поездных бригад и служебным персоналом в соответствии с согласованными именными списками.</p>			

			документам, которые определяются сторонами для их граждан.	
Возможность участия региональных организаций	Не предусмотрена.	Любой таможенный и экономический союз может стать Договаривающейся Стороной данной Конвенции.	Конвенция открыта для участия всех государств и региональных организаций в области экономической интеграции, состоящих из суверенных государств, компетентных в отношении ведения переговоров, заключения и применения международных соглашений, касающихся вопросов, предусмотренных в Конвенции.	В заключительных положениях проекта новой Конвенции предусмотрена возможность участия в качестве стороны региональных организаций экономической интеграции.
Наличие самостоятельной статьи, позволяющей участникам заключать двусторонние соглашения	Не предусмотрено	Механизмы реализации установленных Конвенцией принципов контроля на границе являются волеизъявлением государств и реализуются в рамках международных договоров.	В соответствии со статьей 6 договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать друг другом и прибегать к необходимому сотрудничеству с компетентными международными органами для достижения целей настоящей Конвенции, а также стремиться к заключению в необходимых случаях новых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений.	Расширенный, но закрытый перечень вопросов (способ, порядок, пункты государственного контроля, нормативы времени на выполнение государственного контроля и другие) отнесен к регулированию в рамках отдельных соглашений. В новую Конвенцию введена самостоятельная статья, позволяющая ее участникам заключать двусторонние соглашения, дополняющие и разъясняющие положения Конвенции.

Informal document SC.2 No. 13 (2015)

<p>Порядок разрешения споров</p>	<p>Статьей 15 установлено общее правило о том, что любое разногласие между любыми двумя или более сторонами относительно толкования или применения Конвенции, которое стороны не в состоянии урегулировать путем переговоров либо иным способом, может быть, по просьбе любой из заинтересованных сторон, передано для разрешения арбитражной комиссией, в состав которой каждая страна назначает одного члена и председатель которой назначается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, причем в случае разделения голосов поровну голос председателя является решающим.</p>	<p>Статьей 14 установлено общее правило о том, что любые споры между двумя или более сторонами по поводу толкования или применения настоящей Конвенции подлежат, по возможности, разрешению путем переговоров между ними. При недостижении согласия спор передается в Управляющий комитет, который рассматривает его и дает рекомендации по его разрешению.</p> <p>При этом, спорящие стороны могут заранее прийти к соглашению, что рекомендации Управляющего комитета будут для них обязательными.</p>	<p>Разрешение возможных споров между сторонами регулируется статьей 20 Конвенции. В ней говорится о том, что любой спор между сторонами по поводу толкования или применения Конвенции надо по возможности разрешать путем переговоров или другими средствами урегулирования. Если урегулировать спор посредством переговоров не удастся, то он передается по просьбе одной из спорящих сторон арбитражному суду.</p>	<p>Более детально проработан порядок урегулирования споров. Так, споры относительно толкования и применения Конвенции между Сторонами, передаются на рассмотрения арбитражной комиссии. При этом, проектом предусмотрено, что передача спора на рассмотрение состоится только в случае выраженного согласия спорящих Сторон, поскольку решение комиссии является обязательным для исполнения спорящими Сторонами.</p>
---	---	--	--	---