

Distr.: General
22 May 2017
Russian
Original: English and Russian only

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом**

146-я сессия

Женева, 13 - 16 июня 2017 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной
перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года**

Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года

**Представлено Организацией сотрудничества железных дорог
(ОСЖД)**

Введение

В приложении, по просьбе ОСЖД, секретариат воспроизводит следующую информацию:

- (a) Письмо от 28 апреля 2017 года;
- (b) Письмо от 15 мая 2017 года;
- (c) Памятная записка (ПЗ) к совещанию 13-14 апреля 2017 года;
- (d) Приложение 1 к ПЗ: Сравнительный анализ;
- (e) Приложение 3 к ПЗ¹: Таблица замечаний;
- (f) Приложение 4 к ПЗ: Записка;
- (g) Приложение 5 к ПЗ: Основные новшества;
- (h) Приложение 6 к ПЗ: Текст проекта конвенции;

¹ Для информации: приложение 2 отсутствует

- (i) Приложение 7 к ПЗ: Таблица замечаний;
- (j) Комментарии к проекту ОСЖД и ЕС.



铁路合作组织委员会
波兰共和国
00-681 华沙
霍扎街63/67号

КОМИТЕТ ОРГАНИЗАЦИИ
СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ул. Хожа 63/67
00-681 Варшава
Республика Польша

KOMITEE DER ORGANISATION
FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT
DER EISENBAHNEN
ul. Hoża 63/67
00-681 Warszawa
Republik Polen

COMMITTEE OF THE ORGANISATION
FOR CO-OPERATION
BETWEEN RAILWAYS
ul. Hoża 63/67
00-681 Warsaw
Republic of Poland

电话/Тел./Tel.: (+48 22) 657 36 00
传真/Факс/Fax: (+48 22) 621 94 17, 657 36 54

e-mail: osjd@osjd.org.pl
www.osjd.org

№ I-4/238 K

Варшава, 28 апреля 2017 г.

Секретариат КВТ ЕЭК ООН

DG MOVE

DG TAXUD

**Генеральному секретарю ОТИФ
господину Давену Франсуа**

**Копия: Всем странам-членам ОСЖД,
Железным дорогам стран-членов
ОСЖД**

Уважаемые дамы и господа,

Комитет ОСЖД выражает Вам признательность за подробное изложение своей позиции и представление своих замечаний и предложений, что свидетельствует о том, что Конвенция об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа Вам все же небезразлична, а также за проведенную работу по подготовке проекта новой Конвенции и за Ваш вклад, внесенный в данную работу.

Как Вам известно, 145 сессия Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30) рекомендовала неформальной группе по подготовке проекта новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа, работающей под эгидой ООН, провести перед 146 сессией WP.30, Консультативное совещание с участием заинтересованных стран, региональных организаций в области экономической интеграции, международных организаций, с целью детально рассмотреть подготовленный документ со всех сторон, выслушать позицию сторон, обменяться мнениями и подготовить консолидированную позицию для представления на 146 сессии WP.30.

Позиция ЕС и ОТИФ неоднократно высказывалась как на сессиях WP.30, SC.2, так и в письмах в адрес Комитета ОСЖД. Не случайно было

предложено провести консультативное совещание с целью обсудить проект новой Конвенции и найти консолидированную позицию в интересах общего для наших стран дела.

В связи с чем с 13 по 14 апреля 2017 года в Комитете ОСЖД состоялось Консультативное совещание неофициальной группы под эгидой ЕЭК ООН по подготовке проекта новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа.

В работе совещания приняли участие представители от Азербайджанской Республики, Грузии, Китайской Народной Республики, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Республики Польша, Российской Федерации, Румынии, Республики Таджикистан, Украины, а также представители Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Комитета ОСЖД.

Ведущий исполнитель представил на рассмотрение сравнительный анализ действующих международных договоров и проекта новой Конвенции, актуализированный проект новой Конвенции с учетом замечаний и предложений ЕС и ЕЭК, таблицу комментариев к замечаниям, справку по новому проекту Конвенции и основные новеллы проекта Конвенции.

Совещание, рассмотрев постатейно проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа, внесло соответствующие изменения в текст проекта новой Конвенции и в таблицу замечаний к тексту новой Конвенции с учетом замечаний и предложений ЕС, ЕЭК и Российской Федерации. При этом отмечаем, что большинство замечаний и предложений ЕС были учтены и приняты участниками Консультативного совещания.

Совещание, еще раз подтвердив необходимость и практическую полезность новой Конвенции, считает, что предлагаемый проект новой Конвенции в полной мере представляет собой самостоятельный международный договор, учитывающий все новые современные технологии, и подготовлен для практической реализации при пересечении границ в международном железнодорожном пассажирском сообщении в Евроазиатском пространстве.

Участники совещания приняли решение совместно с секретариатом КВТ ЕЭК ООН и Комитетом ОСЖД проработать заключительные положения проекта новой Конвенции с учетом вновь поступивших замечаний и предложений от Бюро ООН по правовым вопросам, ЕС, ЕЭК, ОТИФ.

Участники совещания также обратились с просьбой к странам-членам ОСЖД, являющимся членами ЕС, провести консультацию с Комиссией ЕС по положениям проекта новой Конвенции относительно участия в ней в качестве Стороны региональной организации экономической интеграции.

Так же позвольте ниже привести свои комментарии на письмо ЕС по поводу совокупной выгоды или пользы проекта новой Конвенции для ЕС и его стран-членов

1. Действительно, как у стран ЕС, так и стран, граничащих с ЕС, есть свои нормативы, но для сохранения международных пассажирских перевозок мы должны найти общий подход, понимание одной цели сохранения и развития пассажирских перевозок.

2. Как Вам известно, странами-членами ОСЖД подписаны меморандумы по 13 коридорам ОСЖД по сотрудничеству, эксплуатационным, коммерческим и техническим вопросам.

Это касается, прежде всего, пограничных переходов, являющихся одним из серьезных барьеров при курсировании международных пассажирских поездов между Востоком и Западом.

Хотелось бы напомнить, что ЕС предложил наладить взаимодействие между коридорами ОСЖД и коридорами ЕС.

Возникает вопрос - какое может быть взаимодействие, если отвергается идея создания Конвенции, определяющей правила и требования к пограничным переходам на международных маршрутах. Считаем это весомым аргументом взамен поиска выгоды.

3. При рассмотрении положения дел с международным пассажирским сообщением Восток – Запад в ЕЭК ООН на 79 сессии КВТ ЕЭК ООН была единогласно принята и направлена всем странам Европы и Азии резолюция № 264, в которой приветствуется проводимая работа и проект Конвенции, подготовленный секретариатом ЕЭК ООН, Комитетом ОСЖД и неофициальной группой экспертов по новой Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы с учетом уже получившей применение надлежащей практики, а также замечаний, предложений по поправкам и предложений, подготовленных всеми заинтересованными в этой Конвенции сторонами и компетентными органами, предлагает правительствам принять эффективные меры по оказанию поддержки международным железнодорожным перевозкам, их усовершенствованию и удовлетворению потребности пассажиров на такие услуги, а также активнее привлекать механизмы государственной поддержки для сохранения международных железнодорожных пассажирских перевозок путем совершенствования их нормативно-правовой базы.

Более того, страны ЕС, голосуя за резолюцию № 264, поддержали её, тем самым отразив явную поддержку принятия мер по сохранению и развитию международного пассажирского сообщения Восток – Запад, в том числе и по подготовке проекта новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа.

4. В пассажирском сообществе существует Конвенция от 1952 г., которая практически устарела и не соответствовала реалиям сегодняшнего дня.

Естественно, что ее можно было бы дополнить, сделать более совершенной. Но весь парадокс состоял в том, что она была так составлена и принята, что этого нельзя было сделать.

Поэтому появилась необходимость подготовить новую, современную, отвечающую реалиям сегодняшнего дня и заглядывающую в будущее новую базовую Конвенцию, проект которая содержит 13 новел, в том числе возможность ее модернизации и обновления по мере необходимости.

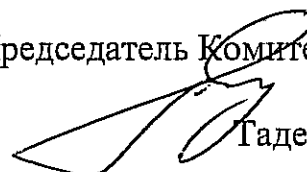
Вызывает удивление, что подобная работа по подготовке Приложения № 9 к Конвенции о контроле грузов от 1982 г. была поддержана ЕС, а аналогичная Конвенция в пассажирском международном сообщении нет.

Направляем Вам для сведения Памятную записку состоявшегося 13-14 апреля 2017 г., в Комитете ОСЖД, г. Варшава консультативного совещания неофициальной Рабочей группы под эгидой КВТ ЕЭК ООН по подготовке проекта Международной Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров, багажа, товаробагажа, с приложениями только в электронном виде.

В этой связи обращаемся к ЕС и ОТИФ конструктивно с учетом вновь изложенных аргументов подойти к поддержке продвижения новой Конвенции на площадке КВТ ЕЭК ООН. Естественно, мы готовы рассмотреть и другие Ваши замечания, и предложения, направленные на повышение ее качества.

С уважением,

Председатель Комитета ОСЖД



Гадеуш Шозда



铁路合作组织委员会
波兰共和国
00-681 华沙
霍扎街63/67号

КОМИТЕТ ОРГАНИЗАЦИИ
СОТРУДНИЧЕСТВА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ул. Хожа 63/67
00-681 Варшава
Республика Польша

KOMITEE DER ORGANISATION
FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT
DER EISENBAHNEN
ul. Hoża 63/67
00-681 Warschau
Republik Polen

COMMITTEE OF THE ORGANISATION
FOR CO-OPERATION
BETWEEN RAILWAYS
ul. Hoża 63/67
00-681 Warsaw
Republic of Poland

电话/Тел./Tel.: (+48) 22 657 36 00
传真/Факс/Fax: (+48) 22 621 94 17, 657 36 54

e-mail: osjd@osjd.org.pl
www.osjd.org

№ I-4/239K

Варшава, 15 мая 2017 г.

Секретариат КВТ ЕЭК ООН

DG MOVE

DG TAXUD

**Генеральному секретарю ОТИФ
господину Давену Франсуа**

**Копия: Всем странам-членам ОСЖД,
железным дорогам стран-членов
ОСЖД**

Уважаемые дамы и господа,

Дополнительно к письму от Комитета ОСЖД № I-4/238 К от 28 апреля 2017 года в приложении направляем Вам подготовленную ведущим исполнителем от Российской Федерации актуализированную редакцию текста проекта новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа и таблицу изменений на русском и английском языках, а также комментарии по проекту новой Конвенции для рассмотрения и принятия решения по данному вопросу на 146 сессии WP.30.

Согласно предварительной повестки дня данный вопрос будет рассмотрен 15 июня 2017 года с 10.00 часов местного времени на совместном совещании 146 сессии WP.30 и SC.2.

В связи с чем просим секретариат КВТ ЕЭК ООН разослать участникам 146 сессии WP.30 приложенные документы.

Комитет ОСЖД обращается к странам-членам ОСЖД с просьбой принять участие в 146 сессии WP.30, которая состоится во Дворце Наций в Женеве 15 июня 2017 года.

С уважением,

Председатель Комитета ОСЖД

Тадеуш Шозда

ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ОСЖД)



ПАМЯТНАЯ ЗАПИСКА

**Консультативного совещания неофициальной Рабочей группы под
эгидой КВТ ЕЭК ООН по подготовке проекта Международной
Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки
пассажиров, багажа, товаробагажа**

**13 – 14 апреля 2017 г.,
Комитет ОСЖД, г. Варшава**

ПАМЯТНАЯ ЗАПИСКА

Консультативного совещания неофициальной Рабочей группы под эгидой КВТ ЕЭК ООН по подготовке проекта Международной Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров, багажа, товаробагажа
(13-14 апреля 2017 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава)

В работе Консультативного совещания неофициальной Рабочей группы под эгидой КВТ ЕЭК ООН по подготовке проекта Международной Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров, багажа, товаробагажа (далее – Конвенция) приняли участие представители от:

Азербайджанской Республики,
Грузии,
Китайской Народной Республики,
Кыргызской Республики,
Республики Молдова,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Румынии,
Республики Таджикистан,
Украины,
а также представители ЕЭК и Комитета ОСЖД.

Список участников совещания прилагается к Памятной записке (*Приложение А*).

Совещание открыл и вел г-н В. Жуков, заместитель Председателя Комитета ОСЖД, который проинформировал участников совещания о поддержке со стороны секретариата ЕЭК ООН проводимой работы по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом в международном пассажирском сообщении.

Совещание приняло следующую повестку дня:

1. Рассмотрение проекта Конвенции (документ ECE/TRANS/WP.30/2017/5) с учетом предложений стран, региональных и международных организаций и выработка консолидированной позиции по ее согласованию для рассмотрения на 146 сессии WP.30 (13-16 июня 2017 г.).

2. Разное.

Результаты обсуждения повестки дня:

По пункту 1 повестки дня

Председатель совещания господин Жуков В. П. представил информацию о ходе подготовки нового проекта Конвенции и о решениях, принятых в рамках рабочих групп WP.30 и SC.2 КВТ ЕЭК ООН. Председатель совещания представил свои тезисы к полученным замечаниям и комментариям к проекту Конвенции от секретариата ЕС, ЕЭК, ОТИФ и Бюро по правовым вопросам ООН.

Представители делегации от Российской Федерации представили на рассмотрение сравнительный анализ действующих международных договоров и проекта новой Конвенции, актуализированный проект новой Конвенции с учетом замечаний и предложений ЕС и ЕЭК, таблицу комментариев к замечаниям, справку по новому проекту Конвенции и основные новеллы проекта Конвенции (*Приложения 1-5*).

Конвенция будет приниматься как системообразующий нормативный документ, регулирующий порядок пересечения государственных границ. Ее подписание должно стать основой для реализации новых проектов в сфере железнодорожного сообщения, в частности, по евро-азиатским транспортным маршрутам, а также может стать одной из предпосылок развития высокоскоростного межгосударственного сообщения.

Проект новой Конвенции носит прогрессивный характер, содержит понятийный аппарат и направлен на позитивное решение вопросов облегчения пересечения границ при железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа на Евроазиатском пространстве с учетом новых технологий и новаций, что несомненно будет способствовать сохранению и совершенствованию международных пассажирских перевозок между Востоком и Западом.

Совещание, рассмотрев постатейно проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа, внесло соответствующие изменения в текст проекта новой Конвенции и в таблицу замечаний к тексту новой Конвенции (*Приложения 6, 7 в электронном виде*), с учетом замечаний и предложений ЕС, ЕЭК и Российской Федерации.

Совещание еще раз подтвердив необходимость и практическую полезность новой Конвенции, считают, что предлагаемый проект новой Конвенции в полной мере представляет собой самостоятельный международный договор, учитывающий все новые современные технологии, и подготовлен для практической реализации при пересечении границ в международном железнодорожном пассажирском сообщении в Евроазиатском пространстве.

Участники совещания приняли решение совместно с секретариатом КВТ ЕЭК ООН и Комитетом ОСЖД проработать заключительные положения проекта новой Конвенции с учетом вновь поступивших замечаний и предложений от Бюро ООН по правовым вопросам, ЕС, ЕЭК, ОТИФ, и обращаются к ведущему исполнителю Российской Федерации **в срок до 26 апреля 2017 г.** направить в секретариат КВТ ЕЭК ООН и в Комитет ОСЖД подготовленный консолидированный проект текста новой Конвенции для рассмотрения проекта новой Конвенции 15-16 июня 2017 г. на 146 сессии WP.30 с участием представителей SC.2.

По пункту 2 повестки дня

Участники совещания обращаются с просьбой к странам-членам ОСЖД, являющимся членами ЕС, провести консультацию с Комиссией ЕС по положениям проекта новой Конвенции относительно участия в ней в качестве Стороны региональной организации экономической интеграции.

Совещание обращается с просьбой к секретариату КВТ ЕЭК ООН обеспечить перевод проекта текста новой Конвенции на английский язык в соответствии с требованиями ООН с целью его рассылки всем странам – членам ЕЭК ООН и заинтересованным региональным организациям экономической интеграции для рассмотрения на ближайших совещаниях WP.30 и SC.2.

Участники совещания, рассмотрев письма ОТИФ и ЕС, в которых был сделан акцент на полезность и выгоду новой Конвенции, обратились с просьбой в Комитет ОСЖД подготовить и направить **в срок до 21 апреля 2017 г.** проект письма по результатам консультативного совещания странам-участницам совещания для согласования. Странам-участницам данного совещания **в срок до 28 апреля 2017 г.** представить в Комитет ОСЖД свои предложения и замечания к проекту письма. После чего Комитет ОСЖД направит согласованное письмо в ЕС, ЕЭК, ОТИФ и странам-членам ОСЖД.

Председатель совещания:

Жуков Виктор

СПИСОК

участников Консультативного совещания неофициальной Рабочей группы под эгидой КВТ ЕЭК ООН по подготовке проекта Международной Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров, багажа, товаробагажа

(13-14 апреля 2017 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава)

Азербайджанская Республика

Сафаров Бахтияр - член Комитета ОСЖД
тел.: +48 22 657 36 29
факс: +48 22 621 94 17
e-mail: safarov@osjd.org.pl

Грузия

Урушадзе Саломе - заместитель начальника отдела международных связей АО «Грузинская железная дорога»
тел.: + 995 59 119 99 01
e-mail: salome.urushadze@railway.ge

Козмава Зураб - член Комитета ОСЖД
тел.: +48 22 657 36 27
факс: +48 22 621 94 17
e-mail: kozmava@osjd.org.pl

Китайская Народная Республика

У Ян - сотрудник Комитета ОСЖД
тел.: + 48 22 657 36 26
факс: + 48 22 657 94 17

Кыргызская Республика

Мамытов Аян - член Комитета ОСЖД
тел.: +48 22 657 36 42
факс: +48 22 657 36 54
e-mail: mamytov@osjd.org.pl

Республика Молдова

Барбэскумпэ Николай член Комитета ОСЖД
тел.: +48 22 657 36 23
факс: +48 22 621 94 17
e-mail: barbascumpa@osjd.org.pl

Республика Польша

Кулеша Кшиштоф - советник Министерства инфраструктуры и строительства Республики Польша
тел.: + 48 22 630 14 18
факс: + 48 22 630 19 30
e-mail: krzysztof.kulesza@mib.gov.pl

Дзярновска Йоанна - менеджер продукта Бюро правления АО «ПКП Интерсити»
тел.: + 48 22 474 28 44
факс: + 48 22 474 25 84
e-mail: joanna.dziarnowska@inercity.pl

Российская Федерация

Моталина Татьяна - начальник отдела развития пассажирского комплекса Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России
тел.: +7 499 262 81 54
факс: +7 499 262 85 36
e-mail: motalinatv@mintrans.ru

- Титов Всеволод - начальник Отдела таможенных процедур
Управления по таможенной деятельности
Центра фирменного транспортного
обслуживания ОАО «РЖД»
- тел.: + 7 499 262 88 51, + 7 499 262 60 26
факс: + 7 499 262 39 87
e-mail: titovva@center.rzd.ru
- Бусев Андрей - начальник Правового управления АО «ФПК»
- тел.: + 7499 262 75 59
e-mail: ABusev@fpc.ru
- Жуков Владимир - первый секретарь Посольства Российской
Федерации в Польше
- тел.: + 48 22 621 55 75
моб.: + 48 607 292 689
e-mail: vazhukov@mid.ru
- Ершов Александр - заместитель торгового представителя
Российской Федерации в Республике Польша
- тел.: + 48 22 849 56 91, 849 58 17
факс: + 48 22 849 04 63
моб.: + 48 504 521 245
e-mail: rostorg@rostorg.pl
ershov@rostorg.pl

Румыния

- Кутиеру Ион - член Комитета ОСЖД
- тел.: + 48 22 657 36 04
факс: + 48 22 657 36 54
e-mail: cutieru@osjd.org.pl

Республика Таджикистан

Худоёров Охунбой - член Комитета ОСЖД
тел.: +48 22 657 36 46
факс: +48 22 657 36 54
e-mail: khudoyorov@osjd.org.pl

Украина

Носенко Николай - член Комитета ОСЖД от Украины
тел.: +48 22 657 36 28
факс: +48 22 657 36 54
e-mail: nosenko@osjd.org.pl

Красноштан Александр - заместитель директора Департамента пассажирских перевозок дальнего сообщения
тел.: + 38044 465 02 69, + 38 067 444 11 16
e-mail: clz@uz.gov.ua

Кучеренко Андрей - первый секретарь Посольства Украины в Польше, генерал-лейтенант Государственной пограничной службы Украины

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК)

Нистюк Александр - начальник Отдела таможенных операций и таможенного контроля Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики
тел.: +7 916 080 77 76
e-mail: nistjuk@eecommission.org

Соколов Сергей - советник Отдела таможенных операций и таможенного контроля Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики
тел.: + 7 926 064 12 21
e-mail: s.sokolov@eecommission.org

Харламенкова Инна - советник Секретариата члена Коллегии (Министра) по таможенному сотрудничеству ЕЭК
e-mail: kharlamenkava@eecommission.org

Комитет ОСЖД

Жуков Виктор - заместитель Председателя Комитета ОСЖД
тел.: +4822 657 36 02
факс: +4822 657 36 54
e-mail: zhukov@osjd.org.pl

Козмава Зураб - специалист Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития
тел.: +48 22 657 36 27
факс: +48 22 621 94 17
e-mail: kozmava@osjd.org.pl

Китиеру Ион - специалист Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития
тел.: +48 22 657 36 04
факс: +48 22 657 36 54
e-mail: cutieru@osjd.org.pl

Мамытов Аян - специалист Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития
тел.: +48 22 657 36 42
факс: +48 22 657 36 54
e-mail: mamytov@osjd.org.pl

Шубина Марина - оператор

Шэнь Ян - оператор

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				
Критерий сравнения	Конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.) (в ред. Протокола от 26 июня 1999 г.)	Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.)	Проект новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа
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 товаробагажа.
Состав	10 государств-участников.	101 государство-участник по	56 государств-участников по	Предполагается участие как

<i>участников</i>	Только европейские государства, нет международных организаций.	всему миру и одна международная организация - Европейский союз.	всему миру и одна международная организация - Европейский союз.	европейских, так и азиатских государств для реализации новых проектов по маршрутам Европа – Азия.
<i>Цели</i>	Конвенция имеет целью облегчение условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы.	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.	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.	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.

Актуальность	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.	Положения Конвенции сформулированы не в виде норм 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.	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.	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 ОЖД
Особенности проведения контроля	Предусмотрено, что полицейский контроль и таможенный досмотр в международном поезде	В соответствии со Стандартным правилом 3.4 Генерального приложения Киотской конвенции в пунктах	Подп. «а» ст. 7 Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на	Места проведения государственного контроля четко определены. Помимо прописанных в

	<p>производятся по возможности во время их следования, если они более эффективны и в то же время более удобны для пассажиров.</p>	<p>пропуска на общей границе таможенные службы сопредельных государств во всех случаях, когда это возможно, осуществляют совместный таможенный контроль.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Применение новых технологий и лучших практик</p>	<p>Не предусмотрено</p>	<p>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 рассматривать как «передовую» и «наилучшую» практику.</p>	<p>Договаривающиеся стороны обеспечивают выполнение установленных 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 времени путем совершенствования технологий и технических средств. Также в соответствии со</p>	<p>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 наилучшую практику для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с</p>

			<p>статьей 13 новые приложения, касающиеся других видов контроля, могут быть включены в Конвенцию в соответствии с установленной процедурой.</p>	<p>международными железнодорожными перевозками</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>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 (передаточных) станций и прилегающих к ним участков должна удовлетворять объемам перевозок; 4. Наличие зон контроля и 	<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>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>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 устанавливаться и для нужд других государственных служб.</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>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 Договаривающиеся стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.</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 государства-участника тайну.</p>

<p>Визовые вопросы</p>	<p>Не урегулированы</p>	<p>Не урегулированы</p>	<p>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.</p> <p>Порядок пересечения границ данным лицами определяется на основе двусторонних соглашений.</p> <p>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 документам, которые определяются сторонами для их граждан.</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>
-------------------------------	-------------------------	-------------------------	---	--

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 с 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, вид, 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.
Порядок разрешения споров	Статьей 15 установлено общее правило о том, что любое разногласие между любыми двумя или более сторонами относительно толкования или применения Конвенции,	Статьей 14 установлено общее правило о том, что любые споры между двумя или более сторонами по поводу толкования или применения настоящей Конвенции	Разрешение возможных споров между сторонами регулируется статьей 20 Конвенции. В ней говорится о том, что любой спор между сторонами по поводу	Более детально проработан порядок урегулирования споров. Так, споры относительно толкования и применения Конвенции между Сторонами, передаются на

	<p>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>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>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>рассмотрения арбитражной комиссии. При этом, проектом предусмотрено, что передача спора на рассмотрение выраженного согласия спорящих Сторон, поскольку решение комиссии является обязательным для исполнения спорящими Сторонами.</p>
--	--	--	---	---

Таблица замечаний к тексту новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа	
<p>Замечания ЕЭК ЕАЭС учтены в тексте проекта Конвенции, за исключением замечания к статье 13, коррелирующего с предложениями МИД России, а также замечаний к заключительным положениям проекта Конвенции. Комментарии к замечаниям ЕС приведены в таблице.</p>	
Содержание и автор замечания	Комментарий неофициальной рабочей группы
<p><u>Статья 1</u> Согласование с Конвенцией о гармонизации (1). Противоречит Статье 18 (f) Согласование или пояснение термина «специальные проверки» (к, 1)</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. <i>Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (совершено в Киото 18 мая 1973 г.)</i> регулирует порядок проведения таможенного контроля (E7./F3. "таможенный контроль" означает меры, применяемые таможенной службой для обеспечения соблюдения таможенного законодательства;), пункт 1 проекта Конвенции определяет государственный контроль как включающий пограничный, таможенный и иные установленные законодательством Сторон виды государственного контроля. Пунктом f устанавливается определение «железнодорожный пункт пропуска», статья 18 регулирует порядок определения пунктов пропуска, на территории которых проводится государственный контроль.</p> <p>Понятие «специальный контроль» (пункт m), будет исключено из текста проекта в соответствии замечаниями ЕЭК.</p>
<p><u>Статья 2</u> Из-за непонятного отношения между пунктами (a) и (d) пункт (d), возможно, лишний. В качестве варианта, если пункт (d) остается, то заменить фразу «перевозчиков сторон» фразой «...заинтересованных перевозчиков».</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Пункт a – отношения государственных органов Пункт d – отношения государственных органов и перевозчиков.</p>
<p><u>Статья 3</u> Разделительную оговорку следует внести для того, чтобы гарантировать, что законы ЕС остаются в силе на внешних границах ЕС: «Настоящая Конвенция не должна</p>	<p>Замечание принято.</p>

<p>нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции».</p> <p>Необходимость в двусторонних и административных соглашениях в дополнение к Конвенции должна быть ограничена.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	
<p><u>Статья 4 (3)</u> Согласование фразы «проверки на госграницах» с определением в Статье 1.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. В пункте 3 используется понятие «государственный контроль», соответствующее определению, изложенному в пункте (1) статьи 1.</p>
<p><u>Статья 5 (1)</u> Избыточность</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято.</p>
<p><u>Статья 6</u> Проверки людей на границе не могут отменяться многосторонними или двусторонними соглашениями между странами, включая в случае транзита. Шенгенское соглашение применяется при пересечении внешних границ ЕС: международные соглашения могут только регулировать то, как выполняются проверки, не касаясь сущности таких проверок. Данный вопрос следует пояснить во всех соответствующих положениях соглашения.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. В статью 3 добавлен пункт 4 , предусматривающий, что Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 7</u> Временные рамки должны согласовываться не на государственном уровне, а на уровне различных государственных органов власти.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Пункт 3 исключен.</p>
<p><u>Статья 8+13</u> Применение бумажного и электронного обмена данных следует пояснить в дальнейшем.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Конвенцией предусмотрено применение обоих способов обмена данными, в том числе, в зависимости от ограничений, содержащихся в положениях законодательства сторон или международных соглашениях, обязывающих одну из Сторон.</p>
<p><u>Статья 9</u> Визовые формальности - в компетенции ЕС, поэтому ЕС должен входить в</p>	<p>Замечание принято. В статью 3 добавлен пункт 4 , предусматривающий, что</p>

<p>соглашение. Любая ссылка на «официальные документы», характеризующие сотрудников как проверяющих лиц, подразумевает создание новых документов, удостоверяющих личность, которые не признаются существующим законодательством ЕС. Следовательно, такую ссылку необходимо удалить.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 10+11</u> Согласование с Приложением 9, Статьей 3 Конвенции о гармонизации.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Приложение 9 к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах регулирует перевозку грузов. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур в статье 3 определяет, что ее положения не препятствуют применению национального законодательства. В статью 3 включен пункт 4, предусматривающий, что конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных сторонами, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 12</u> Лишняя</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Неофициальная рабочая группа считает необходимым оставить указание на наличие опознавательных знаков государственных служащих сторон, информируя об этом стороны.</p>
<p><u>Статья 13</u> Не совсем понятно, о чем должны быть указанные двусторонние соглашения. Как следует из положений данного пункта, работники (сотрудники, должностные лица) без письменного согласия лица не должны разглашать охраняемую законодательством Стороны тайну и ничего больше. С учетом изложенного, предлагается исключить указанную отсылку на двусторонние соглашения.</p> <p><i>Автор – ЕЭК</i></p>	<p>Коррелирует с замечанием МИД России. В п. 2 ст. 13 использован термин «лица, участвующие в международной железнодорожной перевозке», однако далее в тексте он не раскрывается. Предложили бы дать определение данного термина в ст. 1. Этой же статьей обязательства по защите сведений, в том числе составляющих государственную тайну, возлагаются на неопределенный круг лиц, что едва ли исполнимо. Здесь также следует учитывать, что защита сведений, составляющих государственную тайну, как правило, обеспечивается на основании двусторонних международных договоров в этой области.</p>
<p><u>Статья 14</u></p>	<p>Замечание принято.</p>

<p>Стороны могут решить на двусторонней основе, как выполнять проверки. При создании совместных пограничных пунктов Шенгенское соглашение предписывает заинтересованным странам ЕС, перед заключением двустороннего соглашения о совместных пограничных пунктах с соседней третьей страной, провести консультации на предмет совместимости соглашения с законодательством Союза.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>В статью 3 добавлен пункт 4 , предусматривающий, что Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 15 (1)</u> Противоречит Статье 14(1)</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Пункт 1 статьи 15 изложен в следующей редакции: «Вне зависимости от места проведения государственного контроля, перечень которых указан в статье 5 (2), если это не требует использования специально стационарно применяемых форм и методов и Стороны не определили особенности проведения государственного контроля двусторонним соглашением, государственный контроль проводится непосредственно в вагонах поезда.»</p>
<p><u>Статья 16</u> Положения пункта 3 должны быть установлены по умолчанию. Пункт 4 — лишний, если установлена процедура двусторонними соглашениями, то нет необходимости упоминать о том, как следует выполнять проверку. Пункт 5 - лишний.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Замечания не соответствуют актуальной редакции конвенции.</p>
<p><u>Статья 17</u> Лишняя (повторение Статьи 7(3))</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Пункт 3 статьи 7 исключен.</p>
Заключительные положения	
<p><u>Статья 21, 24</u> Статья 21 Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств (или) объединений государств. Государства и (или) объединения государств могут стать Сторонами настоящей Конвенции; Статья 24</p>	<p>Предложения МИД России к заключительным положениям. Вариант 1. Пункт 2 статьи 21 исключить, отказавшись от участия в Конвенции региональных организаций в области экономической интеграции. Вариант 2. Пункт 2 статьи 21 исключить, предусмотреть участие региональных организаций в области экономической интеграции в Конференции по пересмотру Конвенции в качестве наблюдателя (статья 29).</p>

<p>Прекращение действия Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств и (или) объединений государству являющихся Сторонами, будет менее пяти в течение любого периода, состоящего из последовательных двенадцати месяцев, по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция прекращает действие.</p> <p><i>Автор – ЕЭК</i></p>	<p>Вариант 3. Пункт 2 статьи 21 исключить. Включить в текст Конвенции статью, аналогичную положениям статьей 43 - 45 Конвенции о правах инвалидов (от 13.12.2006). «Статья 43 Согласие на обязательность Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами и официальному подтверждению подписавшими ее организациями региональной интеграции. Она открыта для присоединения к ней любого государства или организации региональной интеграции, не подписавших настоящую Конвенцию.</p>
<p>Статья 26Ш Страны ЕС не должны индивидуально присоединяться к частям Конвенции, которые подпадают в исключительную компетенцию ЕС. Следовательно, внести в конце Статьи 26(1): «Члены Региональных организаций экономической интеграции, как указано в Статье 21(1), могут объявить себя не связанными положениями настоящей Конвенции, которые подпадают в компетенцию такой Региональной организации экономической интеграции».</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Статья 44 Организации региональной интеграции 1. «Организация региональной интеграции» означает созданную суверенными государствами определенного региона организацию, которой ее государства-члены передали компетенцию в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. Такие организации указывают в своих документах об официальном подтверждении или присоединении объем своей компетенции в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией. Впоследствии они информируют депозитария о любых существенных изменениях в объеме их компетенции.</p>
<p>Статьи 27+29 Есть процедура внесения поправок, изложенная в проекте Конвенции, хотя проект Конвенции в разное время не делает ссылок на нее. Параграф 2 требует принцип единогласия для изменения Конвенции. Данный принцип слишком затрудняет внесение поправок.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>2. Ссылки в настоящей Конвенции на «государства-участники» относятся к таким организациям в пределах их компетенции. 3. Для целей пункта 1 статьи 45 и пунктов 2 и 3 статьи 47 настоящей Конвенции ни один документ, сданный на хранение организацией региональной интеграции, не засчитывается. 4. В вопросах, относящихся к их компетенции, организации региональной интеграции могут осуществлять свое право голоса на Конференции государств-участников с числом голосов, равным числу их государств-членов, которые являются участниками настоящей Конвенции. Такая организация не осуществляет своего права голоса,</p>

если свое право осуществляет какое-либо из ее государств-членов, и наоборот.

Статья 45

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты или документа о присоединении.

2. Для каждого государства или организации региональной интеграции, ратифицирующих настоящую Конвенцию, официально подтверждающих ее или присоединяющихся к ней после сдачи на хранение двадцатого такого документа, Конвенция вступает в силу на тридцатый день после сдачи ими на хранение своего такого документа.»

Предложения МИД России к статье 27.

Пункт 2 статьи 27 изложен в соответствии с позицией МИД России.

«2. Поправка вступает в силу для каждой Стороны, передающей на хранение документ о ратификации, принятии или одобрении поправки, на тридцатый день после даты передачи двумя третями Сторон своих документов о ратификации, принятии или одобрении **поправки** на хранение депозитарию. После этого поправка вступает в силу для любой другой Стороны в день передачи этой Стороной на хранение своего документа о ратификации, принятии или одобрении поправки.»

СПРАВКА

по проекту Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа

В течение 2015 и 2016 годов Министерство транспорта Российской Федерации совместно с представителями ОАО «РЖД» и АО «ФПК» активно поддерживала разработку проекта новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа (далее – Конвенция) в рамках деятельности рабочих групп при Комитете по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) и принимала активное участие в проработке замечаний, формулируемых участниками процесса.

Проект Конвенции исторически основан на положениях Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы 1952 года, при этом он их системно реформирует с учетом положений Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 г., Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г.¹ Неофициальной рабочей группой ранее был подготовлен сравнительный анализ действующих международных договоров и проекта Конвенции.²

Проект Конвенции поддержан представителями Республики Казахстан, Республики Беларусь, Республики Польша, Республики Украина, ЕЭК ЕАЭС, ЕЭК ООН.³

Конвенция призвана:

1. Стать правовой основой для сокращения и систематизации двухсторонних соглашений в сфере пересечения границ при железнодорожных пассажирских перевозках
2. Установить общие положения для проведения государственного контроля при пересечении границ
3. Позволить перевозчикам реализовать новые проекты в сфере железнодорожного сообщения, в частности по евро-азиатским транспортным маршрутам, а также может стать одной из предпосылок развития высокоскоростного межгосударственного сообщения

¹ Основные новеллы проекта конвенции приведены в Приложении № 1.

² Сравнительный анализ приведен в Приложении № 2.

³ Информация о имеющихся позициях по проекту конвенции и ходе ее рассмотрения приведена в Приложении № 3 (презентация).

26-27 июля 2016 г. в Комитете ОСЖД было проведено совещание неофициальной рабочей группы по подготовке проекта Конвенции, по итогам которого всеми участниками совещания была отмечена необходимость продолжения работы над проектом новой Конвенции. В рамках совещания были рассмотрены поступившие по проекту Конвенции замечания и предложения от Республики Беларусь, Республики Казахстан, DG MOVE, DG TAXUD, ОТИФ. Все предложения были обобщены с целью подготовки консолидированного текста проекта Конвенции.

23 ноября 2016 года состоялось совместное совещание участников Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и Рабочей группы по железнодорожному транспорту (SC.2) при КВТ ЕЭК ООН, по итогам которого была принята «дорожная карта» дальнейших действий по подготовке проекта Конвенции, предусматривающая ее открытие к подписанию на 80-й сессии КВТ ЕЭК ООН в феврале 2018 года.

Также «дорожная карта» предусматривает:

- Первое фундаментальное изучение проекта в WP.30 в *феврале 2017 г.*;
- Предоставление проекта с изменениями секретариатом в WP.30 и в Правовое бюро ООН в Нью-Йорке в *марте 2017 г.*;
- Завершение проекта в WP.30 в *июне 2017 г.*;
- Представление окончательного текста в WP.30 и SC.2 в *июле 2017 г.*;
- Принятие окончательного текста в WP.30 в *октябре 2017 г.*;
- Принятие окончательного текста в SC.2 в *ноябре 2017 г.*

В целях формирования консолидированной позиции российской стороны по проекту Конвенции по итогам совещания 19.01.2017 у Статс-секретаря - заместителя Министра транспорта Российской Федерации Аристова С.А. **организована оперативная рабочая группа по выработке предварительно согласованного текста проекта Конвенции** с участием представителей Минтранса России, ФСБ России, МИД России, ФТС России, ОАО «РЖД» и АО «ФПК».

По итогам проведенных заседаний оперативной рабочей группы была подготовлена актуализированная редакция проекта Конвенции, согласованная с представителями органов государственной власти. Также в данной редакции были учтены новейшие замечания Казахской железной дороги, Таджикской железной дороги и АО «ПКП Интерсити», поступившие из ОСЖД.

Актуализированный текст проекта Конвенции был представлен в рамках предстоящей 21-24 февраля 2017 года сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, а также 145-ой сессии Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом КВТ ЕЭК ООН (WP.30)

14-17 февраля 2017 г. В соответствии с решениями Рабочей группы замечания к тексту проекта Конвенции были представлены до 20 марта 2017 г. Поступили замечания Европейского Союза и Евразийской экономической комиссии.

По итогам рассмотрения замечаний была подготовлена актуализированная редакция проекта конвенции⁴, а также таблица комментариев неофициальной рабочей группы к представленным замечаниям⁵. *Особо важную роль в рамках представленных замечаний играет спорная позиция по заключительным положениям проекта Конвенции в части возможного участия в соглашении региональных организаций экономической интеграции.*

⁴ Проект Конвенции с указанием внесенных изменений приведен в Приложении № 4.

⁵ Таблица замечаний приведена в Приложении № 5.

Основные новеллы проекта Конвенции

(в сравнении с Конвенцией об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы (Женева, 10 января 1952 г.)

1. Проект новой Конвенции подготовлен *с учетом актуальных международных договоров*. В проект новой Конвенции также *введен глоссарий*, содержащий актуальные понятия, применяемые в международной практике.

Справочно: 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. С целью приведения к единообразию терминологии введен термин «товаробагаж», применяемый в документах ОСЖД.

2. Неактуальными являются положения Конвенции 1952 года о перевозке грузов в международных пассажирских поездах. *Проект новой Конвенции* разработан с учетом реалий пассажирских перевозок и *регулирует исключительно перевозку пассажиров, багажа и товаробагажа*.
3. Проектом новой Конвенции *предполагается включение в состав участников как европейских, так и азиатских государств*, для реализации новых масштабных проектов по маршрутам Европа – Азия.
4. Проект новой Конвенции *дополнен расширенной преамбулой*, определяющей основные цели документа. В том числе, *в преамбуле особо подчеркивается необходимость сохранения эффективности проведения государственного контроля и безусловного обеспечения безопасности*, что ранее не отмечалось в Конвенции 1952 г.
5. Помимо прописанных в Конвенции 1952 года способов контроля – на станции и в пути следования, проектом новой Конвенцией *вводится способ контроля, позволяющий проводить досмотр частично на станции, частично в пути следования а также определена возможность проведения контроля в поезде во время следования между станциями одного государства*.
6. 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 наилучшую практику** для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с международными железнодорожными перевозками.

7. 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**.

Учитывая необходимость повышения качества оказываемых услуг, использование технических достижений современности в сфере передачи информации является неминуемым этапом в развитии порядка пересечения государственных границ железнодорожным транспортом.

8. Проект новой Конвенции в статье 18 **устанавливает новую обязанность Сторон осуществлять регистрацию задержанных поездов** или вагонов на железнодорожных пунктах пропуска и передавать указанную информацию причастным сторонам, которые проводят последующий анализ и предлагают меры по сокращению простоя.

9. Установлены **особенности передачи перевозчиками в органы государственного контроля информации о пассажирах, багаже, товаробагаже, содержащей охраняемую законодательством государства-участника тайну**.

10. В соответствии с проектом новой Конвенции Договаривающиеся стороны **стремятся к облегчению процедуры выдачи виз**.

11. В заключительных положениях проекта новой Конвенции **предусмотрена возможность участия в качестве стороны региональных организаций экономической интеграции**.

12. Более **детально проработан порядок урегулирования споров**.

13. Учитывая интенсивную динамику развития в сфере транспорта в проект Конвенции **включена новая статья, предусматривающая порядок внесения в неё поправок**.

14. В новую Конвенцию **введена самостоятельная статья, позволяющая ее участникам заключать двусторонние соглашения, дополняющие и разъясняющие положения Конвенции**.

К примеру, стороны могут урегулировать в дополнительных соглашениях конкретный порядок взаимодействия работников железнодорожного транспорта и должностных лиц органов пограничной и

таможенной службы, осуществляющих пограничный и таможенный контроль, что послужит основой для дальнейшего плодотворного сотрудничества. При этом Конвенция останется рамочной основой для организации как указанного взаимодействия, так и любых других взаимоотношений сторон при пересечении государственных границ.

На основании вышеизложенного можно сделать **ВЫВОД**, что предлагаемый проект Конвенции *в полной мере представляет собой самостоятельный международный договор, учитывающий все применяемые технологии, и подготовленный для практической реализации в современных реалиях.*

КОНВЕНЦИЯ
об облегчении условий пересечения государственных границ
при международной железнодорожной перевозке
пассажиров, багажа, товаробагажа

Государства — участники настоящей Конвенции, в дальнейшем именуемые Сторонами,

признавая необходимость облегчения и ускорения пересечения границ при осуществлении международных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа, товаробагажа при сохранении эффективности проведения государственного контроля,

учитывая важность обеспечения безопасности, удобства, комфорта и высокого качества обслуживания пассажиров,

отмечая значимость сокращения времени следования поездов для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок,

согласились о нижеследующем:

Глава 1

Определения Общие положения

Статья 1

Для целей настоящей Конвенции используются следующие основные понятия:

а) «инфраструктура железнодорожного транспорта» (далее инфраструктура) технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

б) «международная железнодорожная перевозка» — железнодорожная перевозка пассажиров, багажа и товаробагажа, осуществляемая между двумя и более железнодорожными станциями, расположенными на территории различных государств, а также перевозка между станциями одного государства через территорию других (другого) государств(а);

с) «пассажир» - физическое лицо, совершающее поездку в поезде с действительным проездным документом (билетом) либо имеющее проездной документ (билет) и находящееся при посадке или высадке на территории железнодорожного вокзала, в том числе на пассажирской платформе, непосредственно перед поездкой или непосредственно после нее;

d) «отправитель» – физическое или юридическое лицо, предъявившее багаж, товаробагаж к перевозке и указанное в перевозочном документе в качестве отправителя багажа, товаробагажа;

e) «перевозчик» — юридическое лицо, осуществляющее деятельность по перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа и заключившее с пассажиром или отправителем договор перевозки, в соответствии с которым обязалось доставить пассажира, багаж пассажира и товаробагаж от железнодорожной станции пункта отправления до железнодорожной станции пункта назначения;

f) «железнодорожный пункт пропуска» — территория в пределах железнодорожной станции, находящаяся на линии границы или вблизи от нее, а также иной специально выделенный **в непосредственной близости от границы** участок местности с соответствующей инфраструктурой, на котором производятся государственный контроль, эксплуатационные и административные процедуры, необходимые для пропуска пассажиров, багажа, товаробагажа по железной дороге **через границу**;

g) «ручная кладь» — вещи пассажира, перевозимые пассажиром в вагоне, стоимость перевозки которых включена в стоимость проезда, и не превышающие по весу и габаритам установленные нормы, сохранность которых обеспечивается пассажиром;

h) «багаж» — вещи (предметы) пассажира, принимаемые перевозчиком для перевозки в багажном вагоне пассажирского поезда;

i) «товаробагаж» — предметы, принимаемые перевозчиком от физического или юридического лица в установленном законодательством **Стороны, на территории которой такие предметы принимаются к перевозке**, порядке для перевозки в багажном вагоне пассажирского поезда;

j) «управляющий инфраструктурой» — юридическое лицо, уполномоченное в соответствии с законодательством **Стороны** оказывать юридическим **и (или)** физическим лицам услуги по использованию инфраструктуры **на территории такой Стороны**;

к) «служебный персонал» — сопровождающая поезд группа работников перевозчика либо иных организаций, осуществляющих обслуживание пассажиров в пути следования;

l) «государственный контроль» — деятельность уполномоченных органов власти и должностных лиц Сторон, осуществляемая при пересечении пассажирами, багажом, товаробагажом **государственных** границ при осуществлении международных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений **законодательства Стороны**, включающая пограничный, таможенный, **ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный** и иные установленные законодательством Сторон виды государственного контроля.

m) ~~«специальный контроль» ветеринарный, санитарно-карантинный, фитосанитарный и другие виды государственного контроля, требующие использования особых форм и методов их проведения.~~

Статья 2

Настоящая Конвенция регламентирует следующие вопросы международных железнодорожных перевозок:

a) организация сотрудничества Сторон и координация работы органов государственного контроля по облегчению условий пересечения границ ~~при международных железнодорожных перевозках;~~

b) определение комплекса мер по согласованию условий проведения государственного контроля, **в том числе по** гармонизации требований **в отношении к оформлению** документов, используемых при проведении государственного контроля, и проводимых процедур государственного контроля;

c) повышение эффективности работы железнодорожных пунктов пропуска и сокращение времени проведения государственного контроля на границах;

d) организация скоординированной работы представителей пограничных, таможенных, иных государственных органов, которые проводят государственный контроль на границах, и **заинтересованных перевозчиков Сторон.**

Статья 3

1. Стороны могут заключать двусторонние соглашения для достижения целей настоящей Конвенции и отработки практических механизмов её применения.

2. Условия двусторонних соглашений **могут дополнять** и (или) **разъяснять** положения настоящей Конвенции и не могут противоречить ее положениям.

3. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Стороны предоставляют или пожелают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции.

4. **Настоящая Конвенция не затрагивает должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений и договоров, участниками которых являются Стороны, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.**

Статья 4

1. Стороны сотрудничают в целях обеспечения наиболее полного единообразия требований к оформлению документов и/или проводимых процедур во всех сферах, связанных с пересечением границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

2. Стороны прилагают все усилия по использованию международных стандартов, новых технологий и наилучшей практики для улучшения работы железнодорожных пунктов пропуска и облегчения проводимых процедур во всех областях, связанных с пересечением границ в ходе международных железнодорожных перевозок.

3. Стороны выражают готовность к обмену практическими достижениями по повышению эффективности работы железнодорожных пунктов пропуска и сокращению времени проведения государственного контроля **на границах**.

Статья 5

Государственный контроль проводится в следующих местах:

a) в поезде во время стоянки на пограничной (передаточной) станции;

a b) **на в** железнодорожном пункте пропуска (пунктах пропуска)

Стороны;

b) c) в поезде во время следования движения между железнодорожными пунктами пропуска Сторон или между станциями Сторон;

e d) частично на железнодорожном пункте пропуска, частично во время следования поезда.

e) в поезде во время следования между станциями Стороны.

Статья 6

Органы государственного контроля Сторон осуществляют согласованные действия по контролю документов пассажиров и их ручной клади, багажа, а также товаробагажа.

Место (места) проведения государственного контроля, его способ, вид, порядок, нормативы времени проведения государственного контроля, данные о пассажирах, подлежащие передаче в органы государственного контроля, определяются законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями.

Стороны **отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями** могут договориться о безостановочном проследовании **пассажирского поезда при международных железнодорожных перевозках** через железнодорожные пункты пропуска, **в том числе при следовании такого пассажирского поезда с территории и на территорию одной Стороны транзитом через территорию другой Стороны или других Сторон**, с учетом возможности обеспечения эффективного и достаточного государственного контроля **пассажиров, багажа, товаробагажа**.

Контроль за соблюдением запрета на осуществление высадки (посадки) пассажиров, **а также** выгрузки (погрузки) багажа **(товаробагажа) в пути следования пассажирского поезда при безостановочном его проследовании через железнодорожные пункты пропуска и (или) транзитном проследовании через территорию другой Стороны или других Сторон** является обязанностью перевозчика.

Статья 7

1. При проведении государственного контроля Стороны принимают меры по недопущению нарушения графика движения поездов.

2. Управляющие инфраструктурой Сторон своевременно обмениваются информацией о расписании движения **пассажирских** поездов и его изменениях, схемах составов **международных** пассажирских поездов, **осуществляющих международные железнодорожные перевозки**, а также об отмене и (или) назначении **таких** поездов для последующего уведомления органов государственного контроля в соответствии с законодательством Сторон и отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями.

Статья 8

Стороны стремятся к упрощению процедур по обмену документами и сведениями путем использования систем электронного обмена данными при организации и осуществлении международных железнодорожных перевозок в объеме сведений в соответствии с законодательством Сторон и двусторонними или многосторонними соглашениями.

Глава 2 Пересечение границ ~~сотрудниками~~ должностными лицами органов государственного контроля и служебным персоналом при международных железнодорожных перевозках.

Статья 9

~~Должностные лица органов государственного контроля освобождаются от соблюдения визовых формальностей при международных железнодорожных перевозках в рамках проведения государственного контроля. Предоставление ими своих официальных документов на право проведения государственного контроля считается достаточным для удостоверения личности, должности и полномочий.~~

Должностные лица органов государственного контроля освобождаются от соблюдения визовых формальностей пересечения границы при международных железнодорожных перевозках в рамках проведения государственного контроля по документам, которые определяются Сторонами.

Статья 10

1. Стороны стремятся к облегчению процедуры выдачи виз, а также процедур пересечения границ Сторон работниками поездных бригад, служебным персоналом и **работниками** пограничных (передаточных) станций Сторон, **участвующими** в **организации и осуществлении** международных железнодорожных перевозках, в соответствии с положительным опытом в данной области в отношении всех заявителей.

Порядок пересечения границ лицами, упомянутыми в части первой настоящего пункта, включая служебные документы, подтверждающие их статус, определяется на основе двусторонних соглашений.

~~2. При проведении **государственного** контроля **сотрудники должностные лица** пограничных, таможенных и других органов **государственного контроля Сторон**, осуществляющих **осуществляющие** контрольные функции на пограничных (передаточных) станциях, при выполнении своих служебных обязанностей пересекают государственную границу **Сторон** по документам, которые определяются **законодательством таких Сторон** Сторонами для их граждан.~~

Глава 3

Организация государственного контроля

Статья 11

Для упорядоченного и ускоренного проведения государственного контроля Стороны стремятся соблюдать следующие минимальные требования к железнодорожным пунктам пропуска, открытым для международных **пассажирых** **железнодорожных** перевозок:

а) наличие зданий (помещений), сооружений, оборудования и технических средств, позволяющих на железнодорожных пунктах пропуска проводить соответствующий ежедневный круглосуточный государственный контроль;

б) техническое обеспечение железнодорожных пунктов пропуска и прилегающих к ним участков должно способствовать проведению государственного контроля без нарушения графика движения **пассажирских** поездов;

с) наличие оборудования, устройств, информационных систем и средств связи, позволяющих обмениваться предварительной информацией, в том числе о подходе пассажирских поездов к железнодорожным пунктам пропуска;

д) наличие на железнодорожных пунктах пропуска необходимого количества квалифицированного персонала перевозчиков, **управляющих инфраструктурой**, **пограничных, таможенных и иных государственных должностных лиц** органов **государственного контроля** с учетом объема

перевозок. Железнодорожные пункты пропуска, на которых производится специальный контроль, оборудуются техническими средствами;

е) провозная и пропускная способность **железнодорожных пунктов** должна удовлетворять объёмам перевозок **и прилегающих к ним участков**;

ф) железнодорожные пункты пропуска должны быть оборудованы техническими средствами, системами информационной технологии и связи, **е** тем, чтобы была возможность **для обеспечения возможности** получать и применять данные о техническом осмотре и проверке подвижного состава, которые проводятся **официальными** органами **государственного контроля** и **железными дорогами перевозчиками** в пределах своих компетенций, до прибытия подвижного состава **на эти станции в такие пункты пропуска**, если Стороны не вводят в действие альтернативные меры, выполняющие эти функции.

Статья 12

~~В целях подтверждения полномочий должностные лица органов государственного контроля должны носить форменную одежду и (или) знаки отличия, установленные законодательством **Стороны**, о которых **Стороны** своевременно информируют друг друга.~~

Глава 4

Проведение государственного контроля

Статья 13

1. Информация о пассажирах, багаже, товаробагаже, пересекающих границу, заблаговременно (в соответствии с технологическими особенностями) передается перевозчиком в органы государственного контроля (в том числе в электронном виде). При данной передаче должны приниматься в расчёт ограничения, содержащиеся в положениях **национального** законодательства **Стороны** **или международных соглашениях, обязывающих одну из Сторон.**

2. В случае если передаваемая информация содержит охраняемую законодательством Стороны тайну (государственную, коммерческую, банковскую и (или) иную), работники поездных бригад, должностные лица органов государственного контроля и служебный персонал, принимают на себя обязательства по неразглашению такой информации третьим лицам без письменного согласия лица, являющегося владельцем или обладающего правами по пользованию и распоряжению такой информацией. **В соответствии с двусторонними соглашениями.**

2. Органы государственного контроля Сторон обмениваются информацией между собой в целях повышения эффективности проведения государственного контроля и заблаговременного выбора форм **государственного контроля его проведения.**

Статья 14

1. Государственный контроль может проводиться совместно органами государственного контроля Сторон в соответствии с двусторонними соглашениями Сторон.

2. **Совместный** государственный контроль может проводиться как на территории одной Стороны, так и в поезде во время следования **между железнодорожными пунктами пропуска Сторон** в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

3. Стороны должны согласовывать место (места) и порядок проведения совместного государственного контроля путем заключения отдельных двусторонних или многосторонних соглашений.

Статья 15

1. Вне зависимости от места проведения государственного контроля, перечень которых указан в статье 5 (2), если это не требует использования **специально стационарно применяемых** форм и методов **специального контроля** и Стороны не определили особенности проведения государственного контроля двусторонним соглашением, государственный контроль проводится непосредственно в вагонах поезда.

2. Перевозчик принимает меры для обеспечения нахождения пассажира на месте, занимаемом в соответствии с проездным документом (билетом), до окончания проведения государственного контроля.

3. В случаях необходимости использования **специально-стационарно применяемых** форм и методов **государственного контроля** **специального контроля**, установленных законодательством **Стороны**, такой контроль **может** проводиться в специально отведенных и оборудованных для этого помещениях на железнодорожных пунктах пропуска **и (или) в вагонах**.

4. В целях обеспечения безопасности пассажиров Перевозчик принимает все возможные меры по недопущению несанкционированного вмешательства в конструкцию вагона. В случае, если такое вмешательство обнаружено, **обслуживающий служебный** персонал Перевозчика предоставляет информацию должностным лицам органов государственного контроля Стороны, по территории которой следует поезд.

Статья 16

1. Государственный контроль в **пассажирском** поезде во время следования между железнодорожными пунктами пропуска Сторон проводится в соответствии с отдельными двусторонними или многосторонними соглашениями **таких** Сторон.

2. При отсутствии отдельного соглашения о последовательности проведения **видов** государственного контроля **в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи** на территории одной Стороны применяется **следующий порядок следования последовательность**:

- a) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны выезда;
- b) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны выезда;
- c) пограничный контроль, проводимый органами государственного контроля Стороны въезда;
- d) таможенный и иные виды контроля, проводимые органами государственного контроля Стороны въезда.

3. Двусторонними соглашениями может определяться ~~иной порядок~~ **иная последовательность** проведения государственного контроля, в том числе, предусматриваться возможность нахождения должностных лиц **контролирующих** органов **государственного контроля** одной Стороны на территории другой Стороны.

4. **Должностные лица** **органов** государственного контроля Стороны въезда проводят государственный контроль только в тех частях поезда, в которых государственный контроль уже проведен **должностными лицами** **органами** **органов** государственного контроля Стороны выезда.

Статья 17

1. Стороны обеспечивают выполнение установленных двусторонними соглашениями нормативов времени на выполнение технологических операций по приёму и передаче **пассажирских** поездов на железнодорожных пунктах пропуска, ~~в том числе на все виды~~ **проведение** государственного контроля, и **на постоянной основе** стремятся к сокращению нормативов времени путем оптимизации совершаемых операций, внедрения современных технологий и их постоянной модернизации. ~~Стороны предпринимают меры по сокращению временных нормативов в течение последующих лет.~~

2. Стороны осуществляют регистрацию задержанных **пассажирских** поездов или вагонов на железнодорожных пунктах пропуска и передают указанную информацию причастным Сторонам, которые проводят последующий анализ и предлагают меры по сокращению простоя.

Статья 18

1. Стороны на основе отдельных соглашений определяют железнодорожные пункты пропуска, находящиеся вблизи от границы либо внутри одной из Сторон, на территории которых проводится государственный контроль в соответствии со статьей 5(2) (а) настоящей Конвенции.

2. Во всех случаях определения таких железнодорожных пунктов пропуска в отдельных соглашениях указывается зона, в которой должностные лица органов государственного контроля Сторон имеют право досматривать пассажиров, пересекающих границу Сторон в любом направлении, их ручную кладь, багаж, а также товаробагаж.

3. К зоне, в которой должностные лица органов государственного контроля Сторон имеют право досматривать пассажиров, обычно относятся:

- а) здания, сооружения и платформы, относимые к железнодорожному пункту пропуска;
- б) пассажирские поезда.

Статья 19

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля в пути следования пассажирского поезда в соответствии со статьей 5(2) (b) настоящей Конвенции, особенно в следующих случаях:

- а) когда продолжительность безостановочного проследования такого поезда до и после железнодорожного пункта пропуска каждой сопредельной Стороны достаточна для проведения государственного контроля;
- б) при осуществлении международной перевозки пассажирскими поездами с системами автоматического изменения ширины тележки в зависимости от используемой колеи;
- с) при использовании высокоскоростного подвижного состава.

Статья 20

Стороны стремятся организовать проведение государственного контроля частично на железнодорожном пункте пропуска, частично в пути следования пассажирского поезда в соответствии со статьей 5(2) (c) настоящей Конвенции в случаях, когда продолжительность безостановочного проследования поезда до или после железнодорожного пункта пропуска достаточна для проведения государственного контроля на территории только одной из Сторон.

Глава 5

Заключительные положения

Статья 21 ~~Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение~~

1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств.

2. Государства могут стать Сторонами настоящей Конвенции:

- а) путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или
- б) путем сдачи на хранение документа о присоединении.

3. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с ... года по ... года включительно.

4. С ... года она будет также открыта для присоединения.

5. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 22

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

2. После того как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Сторон по истечении трех месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

4. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 27 **настоящей Конвенции**, какой-либо поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 23

Денонсация

1. Каждая Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 24

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Сторонами, будет менее пяти в течение любого периода, состоящего из последовательных двенадцати месяцев, по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция прекращает действие.

Статья 25

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции по возможности

разрешается путем переговоров между ними или другими средствами урегулирования.

2. Любой спор между двумя или более Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2 **настоящей статьи**, является окончательным и имеет обязательную силу для сторон в споре.

4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.

5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.

6. Любые разногласия, которые могут возникнуть между сторонами в споре в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из **таких** сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

7. Каждая сторона в споре **самостоятельно** несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны в споре несут в равных частях.

Статья 26 Оговорки

1. Любая Сторона может в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2 -7 статьи 25 настоящей Конвенции. Другие Стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.

2. Любая Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 27 Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, включая приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

2. Поправка вступает в силу для каждой Стороны, передающей на хранение документ о ратификации, принятии или одобрении поправки, на тридцатый день после даты передачи двумя третями Сторон своих документов о ратификации, принятии или одобрении **поправки** на хранение депозитарию. После этого поправка вступает в силу для любой другой Стороны в день передачи этой Стороной на хранение своего документа о ратификации, принятии или одобрении поправки.

3. В случае возражения против предложенной поправки, представленной в соответствии с положениями пункта **3 2** настоящей статьи, поправка считается непринятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 28

Запросы, сообщения и возражения

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Стороны и все государства обо всех запросах, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии со статьей 27 **настоящей Конвенции**, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 29

Конференция по пересмотру

По истечении пяти лет после вступления настоящей Конвенции в силу любая Сторона может путем уведомления, направляемого Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции с целью пересмотра настоящей Конвенции, указав предложения, которые должны быть рассмотрены этой конференцией. В этом случае:

i) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок свои замечания в отношении первоначальных предложений, а также другие предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным;

ii) Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает также всем Сторонам текст любых других сделанных предложений и созывает конференцию по пересмотру, если в течение шести месяцев после уведомления по крайней мере третья часть Сторон уведомляет его о своем согласии на созыв такой конференции;

iii) однако если Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций полагает, что предложение о пересмотре можно рассматривать как предложение о внесении поправки в соответствии с пунктом 1 статьи 27 **настоящей Конвенции**, то с согласия Стороны, сделавшей предложение, он

может вместо процедуры пересмотра прибегнуть к процедуре внесения поправок, предусмотренной в статье 27 **настоящей Конвенции**.

Статья 30 Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 28 и 29 **настоящей Конвенции**, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства:

а) о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 21 **настоящей Конвенции**;

б) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 22 **настоящей Конвенции**;

с) о денонсациях в соответствии со статьей 23 **настоящей Конвенции**;

д) о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 24 **настоящей Конвенции**;

е) об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 26 **настоящей Конвенции**.

Статья 31

Заверенные копии

После ... года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций препровождает две надлежащим образом заверенные копии настоящей Конвенции каждой из Сторон и всем государствам, не являющимся Сторонами.

Совершено в _____ в _____ экземпляров __ ____, дата в _____ подлиннике, английский, русский, _____ тексты которого являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

Таблица замечаний к тексту новой Конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа	
<p>Замечания ЕЭК ЕАЭС учтены в тексте проекта Конвенции, за исключением замечания к статье 13, коррелирующего с предложениями МИД России, а также замечаний к заключительным положениям проекта Конвенции. Комментарии к замечаниям ЕС приведены в таблице.</p>	
Содержание и автор замечания	Комментарий неофициальной рабочей группы
<p><u>Статья 1</u> Согласование с Конвенцией о гармонизации (1). Противоречит Статье 18 (f) Согласование или пояснение термина «специальные проверки» (к, 1)</p> <p>Автор – ЕС</p>	<p>Замечание принято.</p>
<p><u>Статья 2</u> Из-за непонятного отношения между пунктами (a) и (d) пункт (d), возможно, лишний. В качестве варианта, если пункт (d) остается, то заменить фразу «перевозчиков сторон» фразой «...заинтересованных перевозчиков».</p> <p>Автор – ЕС</p>	<p>Замечание принято.</p>
<p><u>Статья 3</u> Разделительную оговорку следует внести для того, чтобы гарантировать, что законы ЕС остаются в силе на внешних границах ЕС: «Настоящая Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции». Необходимость в двусторонних и административных соглашениях в дополнение к Конвенции должна быть ограничена.</p> <p>Автор – ЕС</p>	<p>Замечание принято.</p>
<p><u>Статья 4 (3)</u> Согласование фразы «проверки на госграницах» с определением в Статье 1.</p> <p>Автор – ЕС</p>	<p>Замечание рассмотрено. В пункте 3 используется понятие «государственный контроль», соответствующее определению, изложенному в пункте (1) статьи 1.</p>
<p><u>Статья 5 (1)</u></p>	<p>Замечание принято.</p>

<p>Избыточность</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	
<p><u>Статья 6</u></p> <p>Проверки людей на границе не могут отменяться многосторонними или двусторонними соглашениями между странами, включая в случае транзита. Шенгенское соглашение применяется при пересечении внешних границ ЕС: международные соглашения могут только регулировать то, как выполняются проверки, не касаясь сущности таких проверок. Данный вопрос следует пояснить во всех соответствующих положениях соглашения.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято.</p> <p>В статью 3 добавлен пункт 4 , предусматривающий, что Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 7</u></p> <p>Временные рамки должны согласовываться не на государственном уровне, а на уровне различных государственных органов власти.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято.</p> <p>Пункт 3 исключен.</p>
<p><u>Статья 8+13</u></p> <p>Применение бумажного и электронного обмена данных следует пояснить в дальнейшем.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено.</p> <p>Статья 8 переработан.</p>
<p><u>Статья 9</u></p> <p>Визовые формальности - в компетенции ЕС, поэтому ЕС должен входить в соглашение. Любая ссылка на «официальные документы», характеризующие сотрудников как проверяющих лиц, подразумевает создание новых документов, удостоверяющих личность, которые не признаются существующим законодательством ЕС. Следовательно, такую ссылку необходимо удалить.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято.</p> <p>В статью 3 добавлен пункт 4 , предусматривающий, что Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>

<p><u>Статья 10+11</u> Согласование с Приложением 9, Статьей 3 Конвенции о гармонизации.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Приложение 9 к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах регулирует перевозку грузов. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур в статье 3 определяет, что ее положения не препятствуют применению национального законодательства. В статью 3 включен пункт 4, предусматривающий, что конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных сторонами, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 12</u> Лишняя</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Статья 12 исключена.</p>
<p><u>Статья 13</u> Не совсем понятно, о чем должны быть указанные двусторонние соглашения. Как следует из положений данного пункта, работники (сотрудники, должностные лица) без письменного согласия лица не должны разглашать охраняемую законодательством Стороны тайну и ничего больше. С учетом изложенного, предлагается исключить указанную отсылку на двусторонние соглашения.</p> <p><i>Автор – ЕЭК</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Внесены корректировки в статью 13.</p>
<p><u>Статья 14</u> Стороны могут решить на двусторонней основе, как выполнять проверки. При создании совместных пограничных пунктов Шенгенское соглашение предписывает заинтересованным странам ЕС, перед заключением двустороннего соглашения о совместных пограничных пунктах с соседней третьей страной, провести консультации на предмет совместимости соглашения с законодательством Союза.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. В статью 3 добавлен пункт 4, предусматривающий, что Конвенция не должна нарушать права и обязательства сторон, вытекающих из других международных соглашений, подписанных Сторонами Конвенции, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.</p>
<p><u>Статья 15 (1)</u> Противоречит Статье 14(1)</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание рассмотрено. Внесены корректировки в статью 15.</p>

<p><u>Статья 16</u> Положения пункта 3 должны быть установлены по умолчанию. Пункт 4 — лишний, если установлена процедура двусторонними соглашениями, то нет необходимости упоминать о том, как следует выполнять проверку. Пункт 5 - лишний.</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Замечания не соответствуют актуальной редакции конвенции.</p>
<p><u>Статья 17</u> Лишняя (повторение Статьи 7(3))</p> <p><i>Автор – ЕС</i></p>	<p>Замечание принято. Пункт 3 статьи 7 исключен.</p>

Комментарии по проекту новой Конвенции по итогам консультативного совещания

1. ОТИФ и Европейским союзом (далее – ЕС) отмечается частое использование в тексте проекта Конвенции отсылок на двусторонние соглашения.

Комментарий.

Ввиду специфики регулирования вопроса пересечения границ, а также учитывая перспективы применения конвенции на евроазиатских транспортных маршрутах, проект Конвенции не имеет своей целью установление полностью единых требований к прохождению государственного контроля.

Проект Конвенции призван стать правовой основой для сокращения и систематизации двухсторонних соглашений в сфере пересечения границ при железнодорожных пассажирских перевозках в целях организации скоординированной работы органов государственного контроля и повышения эффективности работы железнодорожных пунктов пропуска.

Превалирующее действие положений, содержащихся в проекте Конвенции, закреплённое в пункте 2 статьи 3 проекта Конвенции формирует структуру правового регулирования в сфере пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских перевозках для государств-участников Конвенции.

Также следует отметить, что некоторыми положениями проекта Конвенции установлены общие требования к прохождению государственного контроля, применяющиеся при отсутствии дополнительных соглашений (к примеру, пункт 2 статьи 16).

Более того, Конвенцией закрепляется особая роль региональных организаций в области экономической интеграции (пункт 4 статьи 3) в правовой системе регулирования пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских перевозках. Положения проекта Конвенции, как и дополняющие её двусторонние соглашения участников не должны затрагивать права и обязательства Сторон, вытекающие из других международных соглашений и договоров, участниками которых являются Стороны, или из их членства в региональных организациях экономической интеграции.

2. ЕС и ОТИФ в своих замечаниях указывают на возможность применения норм «мягкого права» для регулирования вопроса облегчения пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских перевозках.

Комментарий.

Целью проекта Конвенции является создание единой системы правового регулирования в сфере пересечения границ при международных железнодорожных пассажирских перевозках. Ввиду особой важности и публичного характера вопросов пограничного и таможенного контроля, нормы «мягкого права», не создающие конкретных обязательств, представляются неэффективными для достижения данной цели.

Использование норм «мягкого права» не позволит систематизировать двусторонние соглашения, в частности с учетом участия государств в региональных организациях в области экономической интеграции, и, учитывая необходимость применения норм Конвенции на евроазиатских маршрутах, не будет создавать необходимую пользу для развития международного пассажирского железнодорожного сообщения, поскольку всегда будет предполагать необходимость преобразования «мягкого права» в правовые нормы.

Резюмируя, необходимо отметить, что упрощение приграничных транспортных процедур, а также устранение «нефизических» барьеров при пересечении границ предполагает необходимость развития правового регулирования в области международных железнодорожных перевозок путем использования международно-правовых инструментов, определяющих обязательные минимальные требования к железнодорожным пунктам пропуска и общий порядок проведения государственного контроля.

3. В соответствии с замечанием ЕС, страны – члены ЕС до сих пор не проявили своей заинтересованности в присоединении к данной Конвенции.

Комментарий.

Представители Республики Польша регулярно принимают участие в совещаниях неофициальной рабочей группы экспертов (в г. Варшава в июле 2016 г., апреле 2017 г.) и поддерживают проект Конвенции.

4. В соответствии с замечанием Европейского союза проект следует согласовать с другими действующими международными документами, например с Конвенцией о гармонизации (Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 г.).

Комментарий.

Неофициальной рабочей группой ранее был подготовлен сравнительный анализ действующих международных договоров (Конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы 1952 года, Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 г., Международной Конвенции о

согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г.) и проекта Конвенции.

Структурированный анализ данных документов и проекта Конвенции показал наличие пробелов в правовом регулировании условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа, товаробагажа по следующим основным направлениям:

1. Киотская конвенция:

- определяет общие принципы проведения таможенного контроля, регулируя практически все таможенные вопросы ;
- основным предметом регулирования являются вопросы перемещения через границы товаров;
- положения сформулированы не в виде норм прямого действия, а в виде принципов, призванных выработать на их основе конкретные правила регулирования тех или иных процедур;
- не детализированы способы и места проведения государственного контроля, не установлены требования к пунктам пропуска, не урегулированы визовые вопросы.

Из анализа положений Киотской конвенции можно сделать **вывод**, что механизмы реализации установленных Конвенцией принципов контроля на границе являются волеизъявлением государств и реализуются в рамках других международных договоров.

2. Конвенция о согласовании:

- создаёт действенную правовую основу для осуществления международной перевозки грузов;
- распространяется на все импортируемые, экспортируемые и следующие транзитом товары при пересечении одной или нескольких морских, воздушных или сухопутных границ.

Из анализа положений Конвенции о согласовании можно сделать **вывод**, что ее правила в достаточной мере регулируют перевозку товаров, но не адаптированы под пассажирские перевозки.

3. Конвенция 1952 года:

- в отличие от других документов не пересматривалась с момента ее подписания и давно утратила свою актуальность;
- не соответствует существующим реалиям взаимодействия государств при осуществлении международных железнодорожных перевозок;
- содержит определенные правовые архаизмы, например, обязательство об обеспечении телефонной связи между пограничными станциями, не урегулированы визовые вопросы;

- не предусматривает применение новых технологий и лучших практик, ограничивая возможности развития международных пассажирских перевозок;
- перечень участников состоит только из европейских государств, что не позволяет применять ее для дальних транзитных перевозок, отсутствует возможность участия региональных организаций.

Из анализа положений Конвенции 1952 года можно сделать **вывод**, что она давно утратила свою актуальность и «де факто» является нерабочей.

Предлагаемый проект Конвенции исторически основан на положениях Конвенции 1952 года, при этом он их системно реформирует с учетом положений Киотской конвенции и Конвенции о согласовании. ***Проект Конвенции в полной мере представляет собой самостоятельный международный договор, учитывающий все применяемые практики и подготовленный для реализации в современных реалиях.***