

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 5 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы, связанные с разными
видами транспорта и тематическими направлениями****Активизация работы по облегчению пересечения
границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП,
проект eTIR и другие меры по облегчению
таможенного транзита)****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится краткая информация о деятельности Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), ее вспомогательных групп экспертов и секретариата, направленной на активизацию усилий по облегчению пересечения границ и осуществлению соответствующих правовых документов, относящихся к ведению WP.30 (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП и т.д.). Она включает в себя компьютеризацию системы МДП в рамках проекта eTIR.

Комитет, возможно, пожелает **принять к сведению** информацию об указанных мероприятиях и **одобрить** их. Комитету также **предлагается оказать поддержку** дальнейшему осуществлению проекта eTIR и с этой целью **продлить** мандат Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) на 2018 год.

Комитету **предлагается обратиться** к договаривающимся сторонам **с настоятельным призывом** принять необходимые меры по осуществлению модернизации их национальных систем управления таможенными информационно-коммуникационными технологиями (ИКТ) в целях обеспечения функционирования полностью компьютеризованной процедуры МДП.

Комитет, возможно, пожелает **рассмотреть и одобрить** текст новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа.



Комитет, возможно, пожелает **принять** пересмотренный вариант круга ведения WP.30

I. Справочная информация и мандат

1. На своей предыдущей сессии Комитет принял к сведению и поддержал деятельность Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), в целях, в частности, укрепления Конвенции МДП 1975 года и оказания поддержки осуществлению проекта eTIR (ECE/TRANS/270, пункты 87–89).

2. Настоящий документ подготовлен в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) на период 2016–2020 годов (ECE/TRANS/254, пункт 156, и ECE/TRANS/2016/31, подпрограмма 02.10: таможенные вопросы, связанные с транспортом). В нем сообщается о прогрессе, достигнутом в 2017 году Договаривающимися сторонами, WP.30 и секретариатом в области облегчения процедур пересечения границ, включая, в частности:

- достижения в контексте Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенция о согласовании), а также инициативы по мониторингу и укреплению потенциала в целях содействия надлежащему применению этой Конвенции на национальном уровне;
- деятельность и достижения в контексте Конвенции МДП и функционирования системы МДП, включая текущие сообщения о нарушениях в управлении финансовой системой Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ);
- прогресс, достигнутый в работе над осуществлением проекта eTIR, ход разработки проекта приложения 11 к конвенции в целях создания правовой основы для практического применения компьютеризованной процедуры МДП и успешное завершение совместного экспериментального проекта ЕЭК ООН и МСАТ между Ираном (Исламской Республикой) и Турцией;
- подписание 26 сентября 2017 года на пятилетний срок меморандума о взаимопонимании (МОВ) относительно сотрудничества между ЕЭК ООН и МСАТ в области компьютеризации процедуры МДП. МОВ опирается на соглашение о взносах (СВ), которое предназначено для финансирования деятельности ЕЭК ООН, связанной с проектами eTIR, например постоянного совершенствования и эксплуатационного обслуживания международной системы eTIR;
- достижения в связи с разработкой новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа;
- текущие вопросы, связанные с применением Таможенной конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств 1954 года в Египте и Иордании;
- пути повышения влияния Рабочей группы в решении текущих проблем и использовании возможностей в глобальном контексте.

II. Конвенция о согласовании

3. Комитет, возможно, пожелает отметить, что в 2017 году не было новых актов присоединения к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласо-

нии»). Таким образом, с момента вступления в силу Конвенции о согласовании для Туркменистана 27 февраля 2017 года ее участниками по-прежнему являются 58 Договаривающихся сторон.

А. Двухгодичное обследование по вопросу об осуществлении приложения 8, касающегося пересечения границ в ходе международных автомобильных перевозок

4. Комитет, возможно, пожелает напомнить о том, что согласно статье 7 приложения 8 к Конвенции о согласовании секретариату поручено один раз в два года проводить обследование осуществления на национальном уровне положений приложения 8, касающегося пересечения границ в ходе автомобильных перевозок. Комитет, возможно, пожелает отметить, что последний раз такое обследование проводилось секретариатом в ноябре 2016 года и что после рассылки напоминаний Договаривающимся сторонам было предложено прислать свои ответы до 20 марта 2017 года. Рабочая группа обсудила основные выводы обследования на своей 146-й сессии (июнь 2017 года) и установила, что полученные результаты свидетельствуют о том, что Договаривающиеся стороны успешно осуществляют ряд положений приложения 8. Вместе с тем все еще необходимо принять дополнительные меры в отношении, в том числе, следующих тем: а) использование международного весового сертификата транспортного средства (МВСТС), б) упрощение процедур выдачи виз, с) перевод процедур контроля из пограничных контрольно-пропускных пунктов в места отправления или места назначения, d) присоединение к Соглашению о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (1997 год) и е) признание Международного сертификата технического осмотра. В ответ на вопрос Европейского союза о возможности повторного проведения обследования через более длительные интервалы времени и о пересмотре вопросов секретариат сообщил, что юридически он обязан проводить обследование каждые два года и что вопросы задаются в одинаковой формулировке для обеспечения эффективного сопоставления с ответами в предыдущих обзорах. Секретариат предложил продолжить обсуждение данного вопроса на предстоящей сессии АС.3 (которая, возможно, состоится в 2018 году) (см. ECE/TRANS/WP.30/292, пункт 42).

В. Новое приложение 10 к Конвенции о согласовании, касающееся морских портов

5. В 2017 году Рабочая группа продолжила усилия по разработке нового приложения к Конвенции о согласовании, касающегося пограничных процедур в морских портах. В то время как некоторые делегации по-прежнему настаивали на актуальности новых предлагаемых проектов, в частности для развития связей между портами и внутренними регионами в рамках производственно-сбытовой цепочки, другие делегации заявили, что сомневаются в целесообразности проекта приложения 10, особенно если учитывать действующую Конвенцию по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ) Международной морской организации (ИМО), и предупредили о том, что его принятие может привести к правовой путанице или даже возникновению противоречий (см. ECE/TRANS/WP.30/290, пункты 32 и 33). На 146-й сессии Рабочей группы (июнь 2017 года) делегации Бельгии, Германии и Нидерландов, где расположены крупнейшие в ЕС морские порты, заявили, что после консультаций с соответствующими компетентными министерствами остаются серьезные сомнения в отношении полезности и целесообразности разработки проекта приложения к Конвенции о согласовании, касающегося портов. Делегация Италии поддержала эту позицию. Делегация Российской Федерации заявила, что, по ее мнению, проект носит преимущественно декларативный характер и не содержит юридически обязывающих положений. Она также выразила сомнение в целесообразности

ности проекта приложения 10 в сравнении с Конвенцией ФАЛ ИМО. Кроме того, она поставила под сомнение участие ЕЭК ООН в этой области, поскольку рассматриваемые вопросы, по всей видимости, относятся к компетенции ИМО. В итоге Рабочая группа констатировала, что при наличии искреннего желания выполнить четкий запрос со стороны КВТ и должном учете всех усилий, затраченных до настоящего времени на подготовку приемлемого проекта, в связи с декларативным и однообразным характером текста был сделан вывод об отсутствии среди участников WP.30 достаточной поддержки для продолжения этой работы. В силу этого Рабочая группа поручила секретариату исключить данный пункт из повестки дня и проинформировать об этом КВТ на его сессии 2018 года. Наконец, Рабочая группа поручила секретариату при первой же возможности созвать заседание Административного комитета Конвенции о согласовании (АС.3) для подтверждения ее решения (см. ECE/TRANS/WP.30/292, пункты 39–41).

III. Конвенция МДП

6. 15 июня 2017 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, выступая в качестве депозитария, издал уведомление депозитария C.N.317.2017.TREATIES-XI.A.16, в котором сообщается, что 15 июня 2017 года правительство Индии сдало на хранение свои документы о присоединении к Конвенции МДП 1975 года. В соответствии с пунктом 2 статьи 53 датой вступления Конвенции в силу для Индии является 15 декабря 2017 года. После присоединения Индии Конвенция МДП будет насчитывать 71 Договаривающуюся сторону.

7. В 2017 году WP.30 и Административный комитет МДП (АС.2) не прекращали усилий по рассмотрению и доработке исчерпывающего набора предложений по поправкам к Конвенции МДП. На своей шестьдесят шестой сессии (октябрь 2017 года) АС.2 принял набор предложений, который включает, в частности:

- увеличение рекомендуемой максимальной суммы, которая может быть истребована от гарантийного объединения, с 50 тыс долл. США до 100 тыс евро;
- предоставление АС.2 дополнительных возможностей для рассмотрения проверенных финансовых ведомостей, которые ежегодно представляются международными организациями, имеющими полномочия управлять международной системой гарантий, а также печатать и распространять книжки МДП, включая право ходатайствовать о проведении дополнительного рассмотрения;
- изменение предъявляемых международным организациям требований, касающихся ведения учетной документации и привлечения независимого внешнего аудитора;
- включение термина «таможенных» перед «границ» в статье 2 Конвенции, в которой разъясняется, что положения Конвенции МДП применяются при условии пересечения по крайней мере одной таможенной границы. По просьбе делегации Казахстана, это предложение представлено депозитарию отдельно, с тем чтобы не ставить под угрозу принятие всеобъемлющего набора других принятых поправок.

A. Международный банк данных МДП и электронные инструменты секретариата МДП

8. В 2015 году секретариат приступил к реализации проекта создания нового международного банка данных МДП (МБДМДП), призванного объединить все электронные приложения, находящиеся в настоящее время в ведении секре-

тариата МДП. В 2016 году начался первый этап этого проекта, предусматривающий замену нынешних прикладных программ (МБДМДПонлайн+, веб-службы МБДМДП и Реестр устройств наложения таможенных пломб и таможенных печатей ЕЭК ООН). В 2017 году начали действовать новый МБДМДП и новая веб-служба МБДМДП. В течение нескольких месяцев число пользователей нового МБДМДП по сравнению с предыдущим вариантом возросло втрое. В настоящее время в МБДМДП содержатся данные примерно о 34 тыс уполномоченных держателей книжек МДП. В качестве следующего шага в настоящее время разрабатывается модуль учета таможенного хранения, который выйдет, как ожидается, в начале 2018 года.

В. Национальные и региональные рабочие совещания и семинары МДП

9. За время, прошедшее после предыдущей сессии Комитета в феврале 2017 года, секретариат МДП принял участие в следующих мероприятиях: а) заседание Административного комитета Таможенной конвенции о контейнерах 1972 года (Брюссель, 27 и 28 февраля 2017 года); б) совещание высокого уровня для стран евро-азиатского региона по укреплению сотрудничества в решении вопросов, касающихся транзита, упрощения процедур торговли и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Ханой, 7–9 марта 2017 года); в) семинар по вопросам автоматизации транзитных процедур и электронного обмена данными в контексте упрощения процедур торговли (Стамбул, 19 и 20 апреля 2017 года); г) семинар по региональному компьютеризованному коридору МДП (Батуми, 11 и 12 мая 2017 года); д) Международный транспортный форум (Лейпциг, 31 мая – 2 июня 2017 года); е) совещание с Европейской комиссией по Таможенной базе данных (Брюссель, 30 мая 2017 года); ж) совещание Группы экспертов по таможенным вопросам (CEG/TIR/01) (Брюссель, 31 мая 2017 года); з) Европейская конференция «Грэйлс» (GR8Conf) (Копенгаген, 1 и 2 июня 2017 года); и) конференция Всемирной таможенной организации по ИТ 2017 года (Тбилиси, 7–9 июня 2017 года); л) региональный практикум по повышению осведомленности об основных правовых документах Организации Объединенных Наций в области автомобильного транспорта (Брюссель, 4 июля 2017 года); м) Глобальная конференция по транзиту ВТамО (Брюссель, 10 и 11 июля 2017 года); н) совещание с ОТИФ по интермодальным аспектам Конвенции МДП (Берн, 25 сентября 2017 года); о) пятое совещание Межучрежденческой координационной группы по последующей деятельности в контексте реализации Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов (Нью-Йорк, 3–5 октября 2017 года); п) восьмое совещание Рабочей группы ВТамО по Соглашению об упрощении процедур торговли (Брюссель, 16–18 октября 2017 года).

IV. Достижения в связи с осуществлением Конвенции МДП

10. В 2017 году продолжались многочисленные обвинения в адрес МСАТ и его руководства. МСАТ решительно и категорически отверг эти утверждения, а Президиум МСАТ распорядился о проведении компанией «Эрнст энд Янг» независимого внешнего аудита для оказания помощи в прояснении этих утверждений. По просьбе Договаривающихся сторон, резюме «Обзора системы управления и соблюдения районов и расследования по установлению фактов» МСАТ было предоставлено правительствам через их соответствующие постоянные представительства в Женеве. Позднее в этом же году после выполнения некоторых процедурных требований в помещениях МСАТ в Брюсселе, Женеве, Москве и Стамбуле можно было получить доступ ко всему докладу. По-

видимому, на момент представления настоящего документа еще ни одна Договаривающаяся сторона не ознакомилась с полным текстом доклада.

11. На своих совещаниях в октябре 2017 года руководящие органы Конвенции МДП были проинформированы о том, что МСАТ начал процесс выхода из договорных отношений и прекращения заключения контрактов с одним из двух национальных объединений Румынии – Румынской ассоциацией международного автомобильного транспорта («Asociația Română Pentru Transporturi Rutiere Internationales») (АРТРИ), что связано с позицией АРТРИ в отношении МСАТ. Руководящие органы МДП настоятельно призвали все заинтересованные стороны приложить все усилия к тому, чтобы обеспечить бесперебойное и эффективное управление международной системой гарантий и одновременно предоставить национальным объединениям полный доступ ко всем внутренним процедурам обжалования. Руководящие органы МДП считают, что удовлетворительное решение может быть найдено, и это позволит не допустить возможного нарушения целостности международной гарантийной цепи.

12. 9 ноября 2017 года МСАТ сообщил секретариату ЕЭК ООН, что после рассмотрения апелляции, состоявшегося 8 ноября 2017 года, Генеральная ассамблея МСАТ постановила исключить АРТРИ из числа своих членов.

V. Проекты eTIR

A. Экспериментальные проекты eTIR и новые шаги по пути к полной компьютеризации процедуры МДП

13. Экспериментальный проект eTIR ЕЭК ООН–МСАТ с участием Ирана (Исламской Республики) и Турции был успешно завершен в феврале 2017 года. Его результатом стало подписание 26 сентября 2017 года на пятилетний срок меморандума о взаимопонимании (МОВ) относительно сотрудничества между ЕЭК ООН и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в области компьютеризации процедуры МДП. МОВ опирается на соглашение о взносах (СВ), направленное на обеспечение полной компьютеризации процедуры МДП и подписанное в тот же день и на тот же срок. СВ предназначено для финансирования деятельности ЕЭК ООН, связанной с проектами eTIR, например постоянного совершенствования и эксплуатационного обслуживания международной системы eTIR. Кроме того, на 147-й сессии WP.30 МСАТ подтвердил свою готовность изменить СВ в случае необходимости внесения более значительных средств для обеспечения скорейшей разработки и внедрения новых функциональных возможностей международной системы eTIR, на которые имеется запрос Договаривающихся сторон, участвующих в реализации проектов eTIR. С учетом этих обстоятельств и со ссылкой на Совместное заявление о компьютеризации процедуры МДП, принятое в июне 2015 года Административным комитетом МДП, Комитету предлагается обратиться к Договаривающимся сторонам с настоятельным призывом принять необходимые меры по осуществлению модернизации систем управления таможенными ИКТ в целях обеспечения функционирования полностью компьютеризованной процедуры МДП.

14. Экспериментальный проект eTIR с участием Грузии и Турции по-прежнему находится в стадии осуществления, при этом будут приложены усилия к тому, чтобы включить данный проект в контекст общих усилий, направленных на полную компьютеризацию процедуры МДП.

В. Достижения в работе Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП

15. Двадцать шестая и двадцать седьмая сессии Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) состоялись 18 и 19 мая и 4 и 5 декабря 2017 года в Женеве. На этих сессиях WP.30/GE.1 рассмотрела вариант 4.2а концептуальной, функциональной и технической документации eTIR и предложения по поправкам, возникшие в результате экспериментальных проектов eTIR и работы Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.2).

16. На своей 147-й сессии WP.30 поручила секретариату обратиться к Комитету с просьбой о продлении мандата WP.30/GE.1 на 2018 год.

С. Прогресс в работе Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП

17. WP.30/GE.2 провела свои четвертую и пятую сессии 16 и 17 мая и 30 и 31 октября 2017 года в Женеве. В соответствии со своим мандатом GE.2 разработала проект нормативно-правовой базы для внедрения компьютеризированной процедуры МДП (eTIR). Проект нормативно-правовой базы состоит, главным образом, из нового приложения 11 к Конвенции, которое в настоящее время находится на обсуждении WP.30.

18. Форма нового приложения позволяет Договаривающимся сторонам продвигаться вперед в деле компьютеризации, а те, кто еще не готов, могут отказаться от участия и присоединиться к eTIR на более позднем этапе. Кроме того, поступили предложения о внесении четырех поправок в текст существующих статей основной части Конвенции МДП, а также о включении двух новых статей.

19. Завершив работу над новым приложением 11, WP.30/GE.2 выполнила свой мандат. В силу этого WP.30 на своей 147-й сессии решила, что нет необходимости запрашивать продление ее мандата.

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

20. В 2017 году в соответствии с планом работы, подготовленным Рабочей группой по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее семидесятой сессии (ноябрь 2016 года), Рабочая группа продолжила обсуждение проекта текста новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товарабагажа. На различных сессиях делегация Европейского Союза (ЕС) заявляла, что вряд ли ЕС или его государства-члены присоединятся к проекту конвенции, поскольку этот проект, по всей видимости, не предусматривает никаких преимуществ для политики ЕС, касающейся железных дорог и таможенных вопросов, и даже может противоречить действующему законодательству ЕС в области осуществления пограничного контроля. Кроме того, Болгария (с точки зрения таможенных вопросов), Латвия и Чешская Республика, которые являются государствами – членами ЕС и членами ОСЖД, заявили, что, хотя они поддерживают концепцию облегчения пассажирских железнодорожных перевозок, по их мнению, принятие нынешнего текста не принесет этим странам никакой выгоды или пользы. С другой стороны, ОСЖД по-прежнему выступает за необходимость разработки новой конвенции, главным образом в силу того, что действу-

ющая конвенция 1952 года устарела и не соответствует современным требованиям железнодорожных перевозок. Представитель ОСЖД отметил произошедшее за последнее время сокращение объема железнодорожных перевозок пассажиров и багажа с Востока на Запад и подчеркнул, что одной из причин этого являются административные барьеры при пересечении границ. Проект конвенции направлен на исправление такого положения. Он далее упомянул о том, что, хотя предусмотренная в нем концепция актуальна для европейских государств, она также служит конкретным интересам таких стран, как Казахстан, Китай, Монголия и другие страны Центральной Азии. Делегация Российской Федерации поддержала позицию ОСЖД, подчеркнув важность конвенции для евразийского континента в целом. По ее мнению, проект конвенции мог бы служить в качестве базового документа для заключения многосторонних и двусторонних соглашений.

21. На своей сессии в октябре Рабочая группа сочла, что дальнейшая разработка проекта этой конвенции позволит повысить качество его текста с учетом ряда правовых вопросов, затронутых секретариатом в связи с юридическим значением некоторых положений. В целях дальнейшего продвижения в этом направлении к составителям конвенции была обращена просьба передать окончательно сформулированный текст конвенции в секретариат до 25 ноября 2017 года, с тем чтобы его можно было включить в повестку дня 148-й сессии. Рабочая группа поручила секретариату сообщить о своих выводах Рабочей группе по железнодорожному транспорту (SC.2) на ее следующей сессии (Женева, 27–29 ноября 2017 года). Окончательный текст проекта конвенции содержится в документе ECE/TRANS/WP.30/2018/6. При условии принятия этого текста Рабочей группой КВТ предлагается рассмотреть и, по возможности, одобрить текст новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа и обратиться к секретариату с просьбой препроводить его Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в его качестве депозитария.

VII. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год)

22. Комитет, возможно, пожелает отметить, что в 2017 году не произошло никаких изменений в статусе таможенных конвенций о временном ввозе частных (1954 год) и коммерческих (1956 год) дорожных перевозочных средств и что в настоящее время участниками этих конвенций являются 80 и 26 Договаривающихся сторон, соответственно.

23. В 2017 году Рабочая группа столкнулась с текущими вопросами применения Конвенции 1954 года в Египте и Иордании, в частности по причине того, что таможенные органы, как представляется, не соблюдают сроки и процедуры, установленные в Конвенции. По мнению Рабочей группы, компетентным национальным органам следует строго соблюдать сроки, предусмотренные Конвенцией, в частности статьей 26, в которой прямо указано, что «таможенные власти не вправе требовать от гарантирующей ассоциации уплаты ввозных пошлин и налогов на временно ввезенные перевозочные средства или запасные части, если эта гарантирующая ассоциация не была уведомлена о непогашении документов на временный ввоз в течение года со дня истечения срока действительности этих документов. Таможенные власти представляют гарантирующим ассоциациям подробные сведения о размере ввозных пошлин и налогов в течение одного года после уведомления о непогашении. Ответственность гарантирующих ассоциаций по этим суммам прекращается, если такая информация не была представлена в течение одного года». Правильное применение этого и других положений Конвенции должно быть первым пунктом, подлежащим рассмотре-

нию в исковых претензиях, предъявленных таможенными администрациями национальным объединениям, что тем самым позволит избежать передачи в суды претензий спустя много времени после истечения срока их юридического действия. Рабочая группа поручила секретариату довести эти поднятые вопросы до сведения правительств Египта и Иордании, а также представить свою предварительную оценку, с тем чтобы получить их разъяснения и отзывы по поводу сложившейся ситуации. Несмотря на напоминания, которые были направлены в сентябре 2017 года, до сих пор отзывы не поступили ни от одной из этих стран.

VIII. Пути повышения влияния Комитета и его руководящих органов в решении текущих проблем и использовании возможностей в глобальном контексте

24. На своей 146-й сессии (июнь 2017 года) Рабочая группа приняла к сведению решение № 6 КВТ, в котором он «приветствовал обсуждение вопросов повышения роли Комитета на заседании председателей его рабочих органов в быстро меняющейся глобальной окружающей среде; рассмотрел пути повышения влияния Комитета и его рабочих органов в реагировании на современные вызовы и возможности в глобальном контексте в соответствии с резолюцией министров семьдесят девятой сессии Комитета от 21 февраля 2017 года, в том числе путем включения в мандаты рабочих групп вопросов, связанных с реализацией транспортно-ориентированных целей устойчивого развития». Рабочая группа признала актуальность своей работы в контексте достижения различных Целей устойчивого развития (ЦУР), в частности Цели 9 – Промышленность, инновации и инфраструктура (присоединение к Конвенции МДП и Конвенции о согласовании, осуществление МДП, eTIR и процедур согласования); Цели 12 – Ответственное потребление и производство (укрепление производственно-сбытовой цепочки путем наращивания мер по облегчению пересечения границ); а также Цели 17 – Партнерство в интересах устойчивого развития (применение международной системы гарантий МДП). Что касается Повестки дня на период до 2030 года, то Рабочая группа полностью поддержала стремление Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН создать согласованную на глобальном уровне регулятивную систему для внутреннего транспорта, которая послужит основой для устойчивых транспортных систем и мобильности. Рабочая группа далее подтвердила заявление, сделанное ею в ходе 143-й сессии, в поддержку любой деятельности секретариата ЕЭК ООН по наращиванию потенциала, связанной с правовыми документами, относящимися к ведению WP.30, за пределами региона ЕЭК при условии, что в самом регионе ЕЭК мероприятиям по укреплению потенциала по-прежнему уделяется достаточное внимание (см. ECE/TRANS/WP.30/286, пункт 14). Наконец, WP.30 поддержала компьютеризацию в сфере внутреннего транспорта, заявив, что проект eTIR необходимо реализовать в кратчайшие сроки. С этой целью и с учетом хода разработки правовых рамок проекта eTIR Рабочая группа настоятельно призвала Договаривающиеся стороны предусмотреть в своих национальных бюджетах на цели развития ИТ необходимые финансовые средства, которые позволили бы этим странам максимально быстро внедрить eTIR в национальные таможенные системы. В этом контексте Рабочая группа подтвердила рекомендацию GE.1 и GE.2, в соответствии с которой эксплуатационные расходы, возможно, могли бы покрываться за счет суммы, взимаемой за каждую перевозку. Вместе с тем, хотя покрытие первоначальных расходов, необходимых для разработки и внедрения системы, играет критически важную роль для запуска проекта eTIR, соответствующий источник финансирования еще не найден.

25. На своей 147-й сессии (октябрь 2017 года) Рабочая группа приняла предложение о внесении поправок в свой круг ведения, с тем чтобы способствовать продвижению Повестки дня в области устойчивого развития и соответствующей

ших Целей в области устойчивого развития. Обновленное положение теперь сформулировано следующим образом: «а) Иницирует и осуществляет меры, направленные на гармонизацию и упрощение правил, предписаний и документации для процедур пересечения границ различными видами внутреннего транспорта, по возможности уделяя особое внимание содействию продвижению Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года (резолюция Генеральной Ассамблеи A/RES/70/1) и соответствующих Целей в области устойчивого развития».

26. Рабочая группа поручила секретариату передать свои выводы КВТ для рассмотрения и принятия в ходе его сессии в феврале 2018 года.

IX. Рассмотрение Комитетом

27. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению информацию о вышеуказанных мероприятиях Договаривающихся сторон, WP.30 и секретариата и одобрить их. Кроме того, ему предлагается поддержать усилия по продолжению реализации проекта eTIR, продлить мандат WP.30/GE.1 на 2018 год, обратиться к Договаривающимся сторонам с настоятельным призывом принять необходимые меры по осуществлению модернизации их национальных систем управления таможенными ИКТ в целях обеспечения функционирования полностью компьютеризованной процедуры МДП, рассмотреть и, по возможности, одобрить текст новой конвенции об облегчении условий пересечения государственных границ при международной железнодорожной перевозке пассажиров, багажа и товаробагажа и принять пересмотренный вариант круга ведения WP.30.
