

A DISPUTE BETWEEN RUSSIA AND UKRAINE IN THE WORLD TRADE ORGANIZATION – «RUSSIA — MEASURES AFFECTING THE IMPORTATION OF RAILWAY EQUIPMENT AND ITS PARTS»

Vasileyva A.S. (Russian Federation) Email: Vasileyva560@scientifictext.ru

Vasileyva Anna Sergeevna – Student,
FOREIGN LAW FACULTY,
RUSSIAN FOREIGN TRADE ACADEMY, MOSCOW

Abstract: economic disagreements arising between participants in international relations often lead to disputes and clashes. The concept of “international dispute” is used to denote explicit, mutual claims between states that are resolved within the framework of the World Trade Organization. When the WTO was established in 1994, the dispute resolution mechanism was changed and then regulated by the Agreement on rules and procedures for the settlement of disputes. The WTO dispute resolution mechanism is one of the main elements ensuring the stability and effective functioning of the WTO law system.

Keywords: World Trade Organization, Dispute settlement body, General Agreement on Tariffs and Trade, the Agreement on rules and procedures for the settlement of disputes.

СПОР В ВТО МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ - «РОССИЯ - МЕРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ИМПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ЕГО ЧАСТЕЙ»

Васильева А.С. (Российская Федерация)

Васильева Анна Сергеевна – студент,
международно-правовой факультет,
Всероссийская академия внешней торговли, г. Москва

Аннотация: разногласия экономического характера, возникающие между участниками международных отношений, нередко приводят к спорам и столкновениям. «Международный спор» как понятие означает взаимные претензии между государствами, которые разрешаются в рамках Всемирной торговой организации. При учреждении ВТО в 1994 г. механизм решения споров был изменен и стал регулироваться Договоренностью о правилах и процедурах урегулирования споров. Механизм разрешения споров ВТО является одним из основных элементов, обеспечивающих стабильность и эффективное функционирование системы права ВТО.

Ключевые слова: Всемирная торговая организация, Орган по разрешению споров, Генеральное соглашение по тарифам и торговле, Договоренность о правилах и процедурах урегулирования споров.

Всемирная торговая организация (далее ВТО) имеет определенную и уникальную систему разрешения споров, обладает определенными принципами, а в случае нарушения своих обязательств, ВТО вправе применить определенные меры воздействия к участникам ВТО.

Для разрешения споров в рамках ВТО создан специальный уполномоченный Орган (ОРС¹ ВТО), а сам механизм разрешения споров имеет процедуру, состоящую из последовательных стадий, изложенную в Договоренностях о правилах процедурах разрешения споров (далее ДРС² ВТО).

Механизм разрешения споров ВТО состоит из пяти последовательных ключевых моментов:

- Проведение двусторонних консультаций между (двумя) государствами;
- создание третейской группы по требованию любой спорящей стороны;
- принятие ОРС отчета третейской группы;
- подача апелляционной жалобы и её рассмотрение;
- контроль со стороны ОРС за выполнением рекомендаций, изложенных в решении ОРС ВТО.

С момента присоединения к ВТО в августе 2012 г. Россия инициировала семь споров по разным экономическим вопросам, и еще восемь раз являлась ответчиком.³ В большинстве случаев истцом выступал ЕС и жалобы касались нарушений положений Генерального соглашения по тарифам и торговле

¹ Международная торговая организация [электронный ресурс] //URL:Dispute Settlement Body, DSB (дата обращения 5.04.2019).

² Договоренность о правилах и процедурах разрешения споров [электронный ресурс] // URL: http://www.ind.kurganobl.ru/assets/files/WTO/rules_procedures.pdf (дата обращения 7.04.2019).

³ URL:<https://tass.ru/ekonomika> (дата обращения: 23.03.2019).

(далее ГАТТ), связанных с общим режимом наиболее благоприятствуемой нации, национальным режимом внутреннего налогообложения и регулирования⁴. В роли истца Россия подавала две жалобы против ЕС по вопросу методологии корректировки стоимости, используемых ЕС при антидемпинговых расследованиях для расчета антидемпинговой маржи.⁵ Участие России в качестве третьей стороны в ОРС ВТО обусловлено либо торговым интересом, либо практикой участия в спорах по конкретным вопросам, а именно: по экологическим причинам, по поводу экспортных ограничений, по правам интеллектуальной собственности, в отношении налоговых и иных льгот.

В данной статье хотелось бы проанализировать спор в рамках ВТО между Россией и Украиной: Россия - Меры, влияющие на импорт железнодорожного оборудования и его частей⁶. В качестве истца выступила Украина, а ответчика – Россия. Данный спор представляет интерес с точки зрения его предмета - торговые отношения государств с акцентом на безопасность. Данный иск является третьим иском между Россией и Украиной в ВТО. Первый иск России к Украине касался пошлин на аммиачную селитру российского производства. В июле 2014 года Украина более чем втрое повысила пошлины на ввоз селитры из России - с 12 до 36 процентов⁷, а срок их действия продлил еще на пять лет. Россия подала иск в мае 2015 г., посчитав, что украинские пошлины нарушают антидемпинговое соглашение ВТО. Основной претензией РФ стало то, что Украина использовала несправедливую методику энергокорректировок, занижая внутренние цены на газ, который российские компании приобретали для производства аммиачной селитры. ОРС ВТО принял решение удовлетворить большую часть требований РФ.

Обстоятельства дела заключались в следующем: 21 октября 2015 года Украина запросила консультации в ОРС ВТО с Россией относительно определенных мер, введенных её в отношении ввоза железнодорожного оборудования и его частей. Украинская сторона выступила с тем, что меры, предпринятые Россией, противоречат ряду статей ГАТТ, Соглашению о технических барьерах в торговле (ТБТ)⁸. Третьими сторонами, принимавшими участие в споре, выступили следующие страны и международные организации: Канада, Китай, Европейский Союз, Индия, Индонезия, Япония, Сингапур, США. В начале спора Украина оспаривала применение Россией процедур оценки соответствия железнодорожной продукции подвижного состава, железнодорожных коммутаторов и другого железнодорожного оборудования поставщиками Украины. В частности, Украина поставила под сомнение три категории мер.

Первая категория мер касалась 14 инструкций, посредством которых российский орган по сертификации приостановил сертификаты соответствия, выданные поставщикам железнодорожной продукции Украины, до вступления в силу Таможенного союза, образованного в 2010 г. (ТС), из-за невозможности России выполнить необходимую ежегодную проверку поставщиков в Украине с учетом ситуации с безопасностью в стране.

Вторая категория мер заключалась в том, что российский орган по сертификации своим решением отклонил заявки украинской стороны на новые сертификаты, представленные поставщиками железнодорожной продукции Украины в соответствии с Техническим регламентом ТК 001/2011 и 003/2011⁹ в связи с невозможностью выполнить инспекционные действия в Украине.

Третья категория мер затрагивала требования не признавать действительность сертификатов соответствия, выданных другими странами ТС, в соответствии с Техническим регламентом 001/2011 для железнодорожных продуктов, произведенных в стране, не входящей в Таможенный Союз. Из-за этого требования украинским поставщикам, обладающим действительными сертификатами соответствия, выпущенными в Беларуси или Казахстане для железнодорожной продукции, производимой в Украине,

⁴Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года [электронный ресурс]//URL:[https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20\(rus\).pdf](https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20(rus).pdf) (дата обращения 08.04.2019)

⁵ URL: https://www.iep.ru/files/text/nauchnie_jurnali/kadochnikov_RVV_03-2015.pdf (дата обращения 1.04.2019)

⁶ URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds499_e.htm (дата обращения 20.03.2019)

Russia — Measures affecting the importation of railway equipment and parts thereof

⁷ Баева М.А. Участие России в спорах ВТО в 2015 году // Российское предпринимательство. 2015. Том 16. № 23. с. 4287-4296.

⁸Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года [электронный ресурс]//URL:[https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20\(rus\).pdf](https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20(rus).pdf) (дата обращения 08.04.2019)

⁹ Решение Комиссии Таможенного союза от 15.07.2011 N 710 (ред. от 30.10.2018) "О принятии технических регламентов Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава", "О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта" и "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта" (вместе с "ТР ТС 001/2011. Технический регламент ТС. О безопасности железнодорожного подвижного состава", "ТР ТС 002/2011. Технический регламент ТС. О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта", "ТР ТС 003/2011. Технический регламент ТС. О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта")

не разрешается экспортировать свою продукцию в Россию с использованием сертификатов, выданных в этих странах ТС.

Таким образом, претензии Украины заключались в следующем:

- предполагаемое систематическое прекращение импорта украинской железнодорожной продукции в Россию путем приостановления действительных сертификатов соответствия, установленных поставщиками железнодорожной продукции Украины;
- отклонение заявок на получение новых сертификатов, представленных поставщиками железнодорожной продукции Украины;
- непризнание действительности в России сертификатов, выданных другими странами ТС, если сертификаты охватывали продукты, не произведенные в стране ТС.

Консультации двух стран не увенчались успехом в связи с тем, что Россия не признала данные требования. Украина предъявила претензии в соответствии ТБТ, ГАТТ и инициировала торговый спор в ОРС ВТО.

Украина считала, что согласно статье 5.1.1 Соглашения ТБТ, Россия применяла процедуру оценки соответствия таким образом, чтобы предоставить украинским поставщикам доступ к железнодорожным товарам на условиях, менее благоприятных, чем те, которые предоставляются российским и европейским поставщикам аналогичной железнодорожной продукции, в сопоставимой ситуации. Согласно статье 5.1.2 ТБТ, Россия применяла свою процедуру оценки соответствия более строго, чтобы убедиться в том, что украинские железнодорожные товары соответствуют необходимым техническим регламентам. Украина заявила, что при приостановлении действий сертификатов в отношении 13 из 14 инструкций, российский орган по сертификации не передал результаты оценки точным и полным образом заявителю, как это требует статья 5.2.2 ТБТ. Украинская сторона установила, что согласно вышеуказанной статье орган по сертификации России не передал заявителю результаты оценки.

Украина информировала также, что согласно п.4 статье III ГАТТ, Россия дискриминировала украинские железнодорожные товары по отношению к подобным отечественным железнодорожным товарам. Группа экспертов также провела судебную экспертизу в отношении требований Украины несоответствия с п.3а статьи X ГАТТ.

10 ноября 2016 года Украина запросила учреждение третейской группы. 30 августа 2017 года был опубликован доклад третейской группы по этому спору.

Группа установила, что Украина не продемонстрировала существование предполагаемого систематического запрета импорта украинских железнодорожных продуктов в Россию. В соответствии со п.1 статьи I и п. 1 статьи XIII ГАТТ, Украина не доказала дискриминацию поставок импорта украинских железнодорожных продуктов. Третейская группа вынесла решение в пользу России, подтвердила обоснованность и соответствие правилам ВТО введенных Россией в 2013-2016 гг. ограничений в отношении украинского оборудования для железных дорог. Третейская группа также признала отсутствие систематического ограничения импорта украинского оборудования со стороны России.

Арбитры, рассмотрев данный спор, пришли к следующим выводам:

1. Необходимо признать правомерным отказ России направить в Украину своих инспекторов для проведения сертификации из-за рисков для жизни и здоровья, связанных с ситуацией в области безопасности в Украине, а такая ситуация не сопоставима с ситуацией в других странах-экспортерах.

2. Целесообразно оправдать действия России по отказу от соответствующих заявок на сертификаты соответствия. Третейская группа пришла к выводу, что в соответствии с применимыми процедурами российский орган по сертификации должен был отклонить неполные заявки. Украина не продемонстрировала, что существуют менее ограничивающие торговлю методы применения процедуры оценки соответствия, которые вносят эквивалентный вклад в обеспечение соответствия поставщиков железнодорожной продукции Украины соответствующим техническим регламентам.

3. В соответствии с Техническим регламентом № 001/2011, российский орган по сертификации сообщил заявителям о невозможности проведения испытаний образцов, которые он должен был сделать согласно статье 5.2.2 ТБТ, даже если потребуются дополнительное время для проверки полноты заявлений. Кроме того, согласно Техническому регламенту 003/2011, российский орган по сертификации проинформировал заявителя о том, что заявки не содержат необходимых документов, тем самым точно и полно информируя заявителя обо всех недостатках в его заявках.

Группа указала на то, что снижение объемов импорта украинской железнодорожной продукции в Россию с 1,7 млрд долларов в 2013 г. до 110 млн долларов в 2015 г. обусловлено иными причинами, нежели действиями Российской Федерации.

В то же время арбитры установили, что Россия не признала действительность сертификатов соответствия, выданных для украинских железнодорожных продуктов органами по сертификации в других странах ТС, при этом признавая действительность сертификатов соответствия, выданных органами сертификации для аналогичных железнодорожных продуктов, произведенных в России.

Группа экспертов подтвердила, что Россия нарушила свои обязательства согласно статье III:4 ГАТТ 1994 (Национальный режим) относительно непризнания сертификатов, выданных украинским производителям в других странах Таможенного союза, что это, в свою очередь, создает преимущества для национальных производителей. Также группа экспертов признала, что Россией было нарушено обязательство по статье I:1 ГАТТ 1994 (Общий режим наибольшего благоприятствования). Украина доказала, что Россия неправомерно не признает сертификатов, выданных в других странах Таможенного союза, если такие товары не производятся в Таможенном союзе.

В выигранном Россией споре с Украиной в ВТО о железнодорожном оборудовании впервые в истории тяжб были рассмотрены и учтены вопросы безопасности применительно к международному товарообороту. Это был первый спор, рассматривающийся третейской группой ВТО, в ходе которого обсуждались вопросы безопасности в стране-экспортере.

В международном праве наиболее авторитетными документами, раскрывающим вопросы безопасности в государстве являются:

- Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 24 октября 1972 г.¹⁰

- Акт Соперничества по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1 августа 1975 года.¹¹

Данные документы раскрывают вопросы мировой безопасности и применимы в данной конкретной ситуации. В связи с тем, что в период с апреля 2014 года по декабрь 2016 года в Украине проходили военные действия на Донбассе и Луганской области, поэтому Россией не проводился инспекционный контроль из-за наличия на территории Украины антироссийских настроений и угрозы безопасности российским гражданам. Данная ситуация была небезопасной для проведения россиянами сертификации железнодорожного оборудования. Учитывая ситуацию в сфере безопасности на Украине, члены третейской группы сочли обоснованными действия России, не направившей инспекторов для оценки соответствия процедур на Украине. Обоснованным признан факт, что поставщики железнодорожного оборудования из других стран-экспортеров не находятся в ситуации, сравнимой с положением украинских поставщиков. Дискуссия на этот счет возникла в Третейской группе в связи с тем, что Украина выдвинула требование.

Итог спора заключается в следующем: третейская группа пришла к выводу, что Украине не удалось доказать нарушение Россией «систематического препятствования импорту», а также нарушение ею ряда положений ВТО, но по некоторым пунктам члены третейской группы признали обоснованность претензий Украины. Эксперты ВТО сочли необоснованными ключевые требования и аргументы Украины, они признали правомерным отказ России от сертификации украинской продукции ВТО и объяснили, что безопасность в Украине в 2014-2016 годах отличалась от общего в регионе. Российская Федерация имела основания не разрешать выезд своих специалистов по сертификации на украинские предприятия, опасаясь за их безопасность.

Экспертная группа не увидела системности нарушений со стороны России. Если бы решение было принятым в пользу Украины, то в случае не устранения Россией этих нарушений Украина имела бы право на введение ответных ограничений в отношении России для компенсации потерь.

При этом ВТО назвали неправомерным отказ России признавать сертификаты, выданные Белоруссией и Казахстаном. В данном случае Россия намеревается действовать в полном соответствии с договорной базой ЕАЭС и техническими регламентами Союза.¹²

Данный спор интересен тем, что помимо коммерческой составляющей были рассмотрены политические аспекты, которые значительно повлияли на итог.

В августе 2018г. Украина подала апелляцию по данному спору. Как предполагается, что решение апелляционной комиссии будет внесено не в пользу Украины.

Список литературы / References

1. Баева М.А. Участие России в спорах ВТО в 2015 году // Российское предпринимательство. — 2015. Том 16. № 23. С. 4287-4296.
2. Договоренность о правилах и процедурах разрешения споров. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.ind.kurganobl.ru/assets/files/WTO/rules_procedures.pdf/ (дата обращения: 7.04.2019).
3. Министерство экономического развития РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minrec/about/structure/deptorg/201830072/> (дата обращения: 29.04.2019).

¹⁰ URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/intlaw_principles.shtml (дата посещения 1.04.2019).

¹¹ URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901862> (дата посещения 1.04.2019).

¹² URL: <http://economy.gov.ru/minrec/about/structure/deptorg/201830072> Министерство экономического развития Российской Федерации (дата обращения 1.04).

4. Организация объединенных наций. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/intlaw_principles.shtml (дата посещения: 1.04.2019)
5. Электронный фонд правовой и и нормативно – технической документации [электронный ресурс] // URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901862/> (дата обращения: 1.04.2019).
6. Технический регламент таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава». [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.rw.by/uploads/userfiles/files/tr_ts_001_2011.pdf/ (дата обращения: 11.05.2019).
7. Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20\(rus\).pdf/](https://www.hse.ru/data/2011/11/15/1272897051/%D0%93%D0%90%D0%A2%D0%A2-47%20(rus).pdf/) (дата обращения: 08.04.2019).
8. Российский внешнеэкономический вестник. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.iep.ru/files/text/nauchnie_jurnali/kadochnikov_RVV_03-2015.pdf/ (дата обращения: 1.04.2019).
9. Всемирная торговая организация. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/intlaw_principles.shtml/ (дата обращения: 1.04.2019).
10. Russia — Measures affecting the importation of railway equipment and parts thereof/ Россия -меры, влияющие на импорт железнодорожного оборудования. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_body_e.htm/ (дата обращения: 20.03.2019).