



---

**Европейская экономическая комиссия****Административный комитет  
Конвенции МДП 1975 года****Шестьдесят шестая сессия**

Женева, 12 октября 2017 года

Пункт 6 b) предварительной повестки дня

**Оптимальная практика****Реализация интермодальных аспектов  
процедуры МДП****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. На своей семьдесят первой сессии (февраль 2017 года) ИСМДП обсудил, в частности, сценарий интермодальной контейнерной перевозки между двумя внутренними таможенными органами, включающей морской участок. Большинство членов ИСМДП выразили полное согласие с примером, который включает в себя четкое описание приостановления перевозки МДП на морском участке, ссылки на применимые положения Конвенции и информацию о компетенции правительств принимать решение об использовании или неиспользовании субподрядчиков. Г-н С. Амельянович (Российская Федерация) напомнил о своей позиции, которая заключается в том, что, с его точки зрения, Конвенция МДП не распространяется на данный пример оптимальной практики. Г-н С. Федоров (Беларусь) разъяснил, что его позиция не расходится со сферой охвата примера как такового. Тем не менее, на его взгляд, данный пример неприменим в рамках Конвенции МДП. ИСМДП решил, что указанный пример можно препроводить АС.2 для утверждения при том понимании, что в момент внесения этого пункта на рассмотрение АС.2 необходимо подчеркнуть отсутствие в Конвенции МДП четких положений относительно использования субподрядчиков (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/10, пункт 17).

**II. Рассмотрение в рамках Комитета**

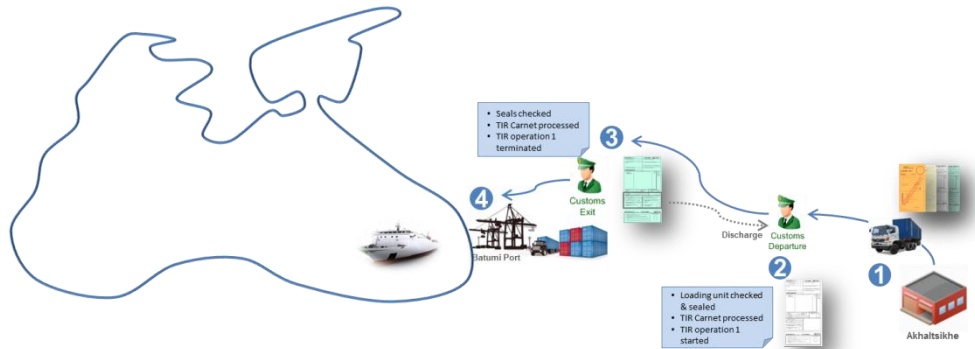
2. В приложении секретариат воспроизводит пример оптимальной практики для рассмотрения Комитетом. После утверждения Комитетом данный пример будет включен в главу 5 Справочника по Конвенции МДП.



## Приложение

### Пример интермодальной перевозки МДП<sup>1</sup>

#### Сценарий перевозки контейнера



1. Для интермодальных перевозок используются различные типы контейнеров. Тем не менее, по оценкам, 90% интермодальных контейнеров являются контейнерами «общего назначения», размеры большинства из которых составляют 20 или 40 футов. В 2010 году на контейнеры приходилось 60% общемирового объема морских перевозок. Нынешний сценарий применим к большинству типов и видов использования интермодальных контейнеров при условии, что они допущены для перевозок МДП.

2. В настоящем сценарии держатель книжки МДП получает задание перевезти контейнер из Ахалцихе (Грузия) в пункт назначения на территории Украины. При заполнении книжки МДП применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: наименование уполномоченного держателя книжки МДП будет указано в графе 3 обложки, а идентификационный номер контейнера (при его наличии) – в графе 10.

3. В таможене места отправления также применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: таможенные органы досматривают и оформляют груз на основании сведений, содержащихся в книжке МДП (грузовой манифест), заполненной ее уполномоченным держателем, накладывают на контейнер таможенную пломбу, вписывают ее номер в книжку МДП, отделяют отрывной листок № 1 и заполняют корешок № 1 (см. статью 19 Конвенции и главу 7, III, В а) Справочника по Конвенции МДП).

4. По прибытии в порт Батуми (Грузия) таможенные органы проверяют сохранность таможенных пломб, отделяют отрывной листок № 2, заполняют соответствующий корешок и возвращают книжку МДП ее держателю (или его представителю). Затем контейнер помещается на грузовое судно для морской перевозки (см. также главу 7, III, В b) Справочника по Конвенции МДП).

5. На морском участке держатель книжки МДП может просить таможенные органы приостановить перевозку МДП в соответствии с положениями пункта 2 статьи 26 Конвенции (см. комментарий к статье 26 «Использование процедуры МДП в случае, когда часть перевозки не производится автомобильным транспортом»). В случае подобного приостановления в конце морского участка

<sup>1</sup> Настоящий пример оптимальной практики основан на существующем примере оптимальной практики интермодальной перевозки МДП между двумя Договаривающимися сторонами МДП. Однако это не исключает возможности того, что применение данного примера будет невозможным для интермодальных перевозок МДП между определенными Договаривающимися сторонами МДП в силу действия положений национального законодательства.



- ввиду отсутствия каких-либо юридических или практических проблем в связи с использованием субподрядчиков, по всей видимости, предлагать изменения в Конвенцию МДП нецелесообразно;
- для содействия беспрепятственному использованию субподрядчиков в будущем представляется целесообразным рекомендовать, чтобы в том случае, если таможенные органы страны отправления [промежуточные при въезде] принимают книжку МДП от иного лица, помимо уполномоченного держателя книжки МДП, такая книжка МДП принималась таможенными органами [той же страны или<sup>4</sup>] других стран, участвующих в перевозке МДП, без каких-либо дополнительных требований (см. ECE/TRANS/WP.30/2009/4, пункт 9).

(b) эти выводы были подтверждены Комитетом на его сорок седьмой сессии (февраль 2009 года; см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, пункт 8).

10. Возможность уполномоченного держателя книжки МДП поручить часть перевозки МДП субподрядчику зависит от национального законодательства соответствующей страны. Некоторые Договаривающиеся стороны, с согласия своего национального гарантийного объединения, разрешают нескольким уполномоченным держателям книжек МДП частично или полностью передавать перевозки МДП на субподряд ряду проверенных перевозчиков третьих сторон, тогда как другие Договаривающиеся стороны этого не допускают. В любом случае, использование субподрядчика не освобождает держателя книжки МДП от ответственности согласно пункту 2 статьи 11.