



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/AC.2/2005/2
3 December 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ
Административный комитет Конвенции МДП 1975 года
(Тридцать восьмая сессия, 3 и 4 февраля 2005 года,
пункт 3 а) i) повестки дня)

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ФУНКЦИИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО СОВЕТА МДП (ИСМДП)***

Деятельность ИСМДП

Доклад Председателя ИСМДП

Доклад ИСМДП о работе его двадцать третьей сессии

УЧАСТНИКИ

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою двадцать третью сессию 14 июня 2004 года в Женеве.
2. На ней присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н М. Амелио (Италия); г-н Ш. Багиров (Азербайджан); г-н Г.-А. Бауэр (Швейцария); г-н Р. Бокстрём (Финляндия); г-жа Й. Касикчи (Турция); г-н Ж. Маркес (Европейское сообщество); г-жа Х. Метакса-Мариату (Греция); г-жа Н. Рыбкина (Российская Федерация). Г-н О. Федоров (Украина) отсутствовал.

* Отдел транспорта представил настоящий документ после истечения предельного срока, установленного для передачи официальной документации, из-за ограничений на ресурсы.

3. В соответствии с пунктом 5 статьи 11 приложения 8 к Конвенции на сессии в качестве наблюдателя присутствовал представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Ж. Акри, возглавляющий департамент по системе МДП.

УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

4. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную ее секретариатом (TIRExB/AGE/2004/23), включив в нее следующие вопросы в рамках пункта 7 повестки дня "Разное":

- грузы в вакуумной упаковке;
- меры по управлению рисками, принимаемые национальными объединениями, выдающими книжки МДП.

УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДВАДЦАТЬ ВТОРОЙ СЕССИИ ИСМДП

Документация: TIRExB/REP/2004/22draft

5. ИСМДП утвердил доклад о работе своей двадцать второй сессии (TIRExB/REP/2004/22draft) при условии внесения в него следующих изменений:

Пункт 3,

Изменить текст этого пункта следующим образом:

"3. В соответствии с пунктом 5 статьи 11 приложения 8 к Конвенции на сессии, за исключением дискуссии, отраженной в пункте 51 ниже, в качестве наблюдателя присутствовал представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Ж. Акри, возглавляющий департамент по системе МДП".

Пункт 5,

Изменить заголовок перед пунктом 36 доклада о работе двадцать первой сессии (TIRExB/REP/2004/21) следующим образом:

"НАЗНАЧЕНИЕ СЕКРЕТАРЯ МДП".

Пункт 7.

Изменить первое предложение следующим образом:

"7. ИСМДП одобрил неофициальный документ № 4 (2004 год), представленный в ходе совещания и подготовленный секретариатом, даже несмотря на то, что не было отведено никакого времени для его надлежащей оценки ввиду поступления этого документа буквально в последнюю минуту; в нем содержится первоначальный обзор новой проблемы безопасности в цепочке поставок, а также аспектов возможного воздействия этой проблемы на процедуру МДП. Он послужит основой для дальнейшего обсуждения и рассмотрения данной проблемы Советом".

Пункт 8.

Изменить предпоследнее предложение следующим образом:

"Это касается, например, информации о грузополучателе и грузоотправителе, о предыдущих и последующих видах транспорта и о промежуточных операциях, связанных с перевозкой, даже несмотря на то, что эти данные имеются в коммерческой и другой аналогичной документации (статья 19 Конвенция МДП)".

Пункты 9 и 10.

Изменить пункты 9 и 10 следующим образом:

"9. В то же время Конвенцией МДП в настоящее время не предусматриваются органы контроля, которые могли бы осуществлять полную процедуру управления рисками в рамках обеспечения безопасности всей цепочки поставок, в частности из-за отсутствия предварительной информации о грузе. В контексте безопасности цепочки поставок управление рисками служит одним из ключевых элементов. Поэтому информация о всей цепочке поставок и логистической цепи, получаемая заранее до прибытия транспортного средства на проверку, крайне важна для дальнейшего совершенствования процедур управления рисками. Если такая информация не предоставляется, то может возникнуть угроза с точки зрения эффективного осуществления процедуры МДП, поскольку на национальном и международном уровнях проблеме безопасности цепочки поставок уделяется все большее внимание.

10. ИСМДП провел предварительный обмен мнениями по вопросу о том, каким образом процедура МДП могла бы помочь в обеспечении безопасности цепочки поставок. В частности, Совет считал, что достижению этой цели могли бы способствовать следующие элементы:

- предоставление предварительной информации о грузе для целей оценки рисков;
- компьютеризация процедуры МДП (так называемый проект э-МДП);
- внедрение высоконадежных таможенных пломб в рамках процедуры МДП;
- ужесточение мер контроля в таможенных местах отправления, в частности присутствие сотрудников таможни при загрузке автотранспортных средств или контейнеров;
- неукоснительное применение положений Конвенции МДП, касающихся допущения автотранспортных средств к перевозке грузов под таможенными пломбами, и контролируемый доступ к процедуре МДП.

Было также отмечено, что в Конвенции МДП уже содержатся некоторые положения, удовлетворяющие основным условиям, позволяющим решать такие связанные с обеспечением безопасности проблемы, как контролируемый доступ, единственный номер держателя, абсолютно надежные с таможенной точки зрения транспортные средства, аспекты безопасности книжек МДП, SafeTIR и CUTE-Wise. Будет также приветствоваться представление МСАТ к следующей сессии соответствующих материалов по данному вопросу для обеспечения продолжения дискуссии".

Пункт 16,

Изменить второе предложение следующим образом:

"Поэтому крайне важно, чтобы такая профессиональная подготовка проводилась таможенными экспертами, имеющими надлежащую квалификацию, например экспертами от ИСМДП или секретариата МДП, возможно, в сотрудничестве с экспертами от транспортного сектора".

Пункт 18,

Изменить данный пункт следующим образом:

"18. Совет также обсудил идею создания онлайн-обучающего модуля для сотрудников таможи. В этой связи МСАТ проинформировал Совет о своем опыте профессиональной подготовки всех участников данной деятельности с 1995 года, а также о разработке МСАТ пакета дистанционного обучения. По мнению МСАТ, компьютеризированную профессиональную подготовку можно рассматривать в качестве одного из надлежащих решений при условии постановки четких целей перед такой подготовкой. Вместе с тем особое внимание должно быть уделено обновлению таких средств. МСАТ также обратил внимание Совета на необходимость предупреждения дублирования деятельности в этих областях. Поэтому МСАТ счел, что на первом этапе следует осуществлять те из указанных выше видов деятельности, которые связаны с меньшими затратами времени. В будущем можно было бы изучить такие другие возможности, как онлайн-профессиональная подготовка, и их последствия для бюджета ИСМДП".

Пункт 23,

Изменить второе предложение следующим образом:

"Например, некоторые случаи краж и ограблений, о которых было заявлено, имели место из-за неосмотрительности, допущенной держателем или лицами, действующими от его имени, либо при их непосредственном соучастии (например, ложное заявление лица о том, что оно стало жертвой преступления)".

Пункт 39,

Изменить название перед пунктом 39 следующим образом:

"НАЗНАЧЕНИЕ СЕКРЕТАРЯ МДП".

Пункт 51,

Исключить последнее предложение данного пункта.

Пункт 51-бис,

Включить новый пункт 51-бис следующего содержания:

"51-бис. В этой связи секретарь МДП также сообщил Совету, что ввиду расширения географического охвата Конвенции МДП и потребностей новых Договаривающихся сторон в осуществлении профессиональной подготовки в будущем суммы, выделяемые для покрытия путевых расходов членов секретариата МДП, возможно, не будут соответствовать масштабам деятельности, проводящейся секретариатом МДП".

6. Пересмотренный текст доклада о работе двадцать второй сессии Совета содержится в документе TIRExB/REP/2004/22.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЫБОРЫ В СЛУЧАЕ ОТСТАВКИ ЧЛЕНА ИСМДП

Документация: неофициальный документ № 15 (2004 год)

7. ИСМДП обсудил неофициальный документ № 15 (2004 год), подготовленный секретариатом. Совет сделал вывод о том, что он достиг совершенно необходимого согласия по вопросу о введении процедуры дополнительных выборов. Начиная со следующих выборов новых членов ИСМДП (весной 2005 года) АС.2 будет предложено на равной основе избирать - одновременно, но в процессе отдельного тура выборов - двух замещающих членов, избираемых из числа кандидатов, которые выдвинули свои кандидатуры в состав ИСМДП, но не были избраны. Секретариат сообщит о порядке избрания замещающих членов.

8. В случае информирования ИСМДП о том, что один из его членов уходит в отставку или больше не может занимать эту должность, членом Совета становится первый по старшинству замещающий член. В случае регулярного отсутствия одного из членов Совета на его сессиях Совет обращается к органу, который назначил его/ее, за разъяснениями. Если разъяснения не представляются или если они не удовлетворяют Совет, то он выводит из своего состава соответствующего члена и членом Совета становится первый по старшинству замещающий член. Замещающий член занимает эту должность только в течение неистекшего срока полномочий его/ее предшественника. Для обеспечения четкого применения этого положения АС.2 будет предложено одобрить кандидатуру замещающего члена. Если не осталось ни одного замещающего члена, то АС.2 как можно скорее избирает нового члена.

9. Совет не уверен в том, потребует ли эта новая процедура изменения юридического текста Конвенции (внесения поправки в действующий текст статьи 9 приложения 8 и/или введения пояснительных записок). Однако большинство членов высказались за то, чтобы не затрагивать положений Конвенции в данной связи. ИСМДП поручил секретариату представить это предложение Управлению по правовым вопросам в Нью-Йорке для ознакомления с его мнением. В ожидании дополнительной информации ИСМДП решил утвердить Правила процедуры с внесенными в них поправками, возможно, на основе сформулированной в письменном виде процедуры, с тем чтобы данное решение можно было представить на утверждение АС.2 на его предстоящей сессии. Таким образом, измененная процедура выборов может применяться начиная со следующих выборов.

УТЕРЯННЫЕ И КРАДЕННЫЕ КНИЖКИ МДП

10. Некоторые члены ИСМДП выразили обеспокоенность в связи с внезапным увеличением перечня утерянных и краденых книжек МДП, о котором сообщил МСАТ. Как отмечалось, вызывает удивление тот факт, что значительное число книжек МДП, по всей видимости, было утеряно лишь несколькими национальными объединениями, выдающими книжки МДП, и транспортными компаниями. По просьбе Совета, МСАТ проинформировал об обстоятельствах этих происшествий и о мерах, принятых в данной связи.

11. По сообщению МСАТ, проблема утерянных и краденых книжек МДП всегда рассматривалась МСАТ и национальными объединениями, выдающими эти книжки, в качестве одного из первоочередных вопросов. Были введены жесткие правила хранения книжек МДП в помещениях объединений и держателей книжек МДП. О всех случаях кражи и утери следует немедленно сообщать в МСАТ для аннулирования книжек МДП.

12. Утерянные и краденые книжки МДП могут быть подразделены на следующие две группы:

- i) книжки МДП, утерянные или украденные после их использования или после истечения срока их действия. Они больше не могут использоваться и, следовательно, не существует никакого дальнейшего риска;
- ii) книжки МДП, утерянные или украденные до их использования и являющиеся действительными. В данном случае существует значительный риск противоправного применения этих книжек МДП.

За период после января 2000 года было заявлено об утере/краже 11 000 книжек МДП, которые впоследствии были аннулированы МСАТ. Однако нынешний перечень книжек МДП, обуславливающих высокий риск (т.е. относящихся к группе ii) выше), включает лишь 315 книжек МДП. Книжки МДП будут исключаться из этого перечня по истечении их срока действия. Информация о таких книжках МДП регулярно распространяется по факсу или по электронной почте среди таможенных администраций и может быть получена также в системе CuteWISE.

13. Что касается недавних случаев, то согласно информации МСАТ они связаны с нижеследующими двумя ситуациями. В одной Договаривающейся стороне происходит кража партии книжек МДП при их транспортировке из аэропорта в национальное объединение. В другой Договаривающейся стороне держатель направляет пакет с неиспользованными книжками МДП в свой филиал за границей по экспресс-почте, и этот пакет со всеми книжками пропадает.

14. ИСМДП также напомнил, что в последнее время появились недействительные книжки МДП иного типа, а именно: неиспользованные книжки МДП, выданные заранее какому-либо лицу, которое впоследствии не соблюдало внутренние правила международной гарантийной системы и которому, следовательно, было отказано в получении новых книжек МДП в объединении. Один из членов Совета сообщил о практических проблемах, с которыми сталкиваются таможенные органы в данной ситуации, и предложил дополнить перечни недействительных книжек МДП рядом дополнительных элементов данных. МСАТ рассмотрит эти предложения.

15. ИСМДП отметил, что в Конвенции МДП не затрагивается проблема утерянных, краденых или недействительных книжек МДП. Совет также напомнил о мнении WP.30 относительно того, что в принципе все книжки МДП следует рассматривать как обеспечиваемые действительной гарантией (TRANS/WP.30/162, пункт 55). ИСМДП просил МСАТ подготовить в сотрудничестве с секретариатом документ по соответствующим проблемам для рассмотрения на одной из будущих сессий.

ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП В ОТНОШЕНИИ ТЯГАЧЕЙ

16. ИСМДП был проинформирован о том, что таможенные органы некоторых стран требуют также выдачи книжек МДП в отношении тягача, буксирующего полуприцеп, эксплуатируемый с применением другой книжки МДП. В частности, это имеет место в таможенных въездах (промежуточных), находящихся в морских портах, в которые полуприцепы доставляются паромом для осуществления оставшейся части перевозки с использованием тягачей.

17. ИСМДП счел, что такая практика не соответствует положениям статьи 17 Конвенции МДП и комментариям к ней, в соответствии с которыми решение о числе книжек МДП принимается таможенной места отправления и промежуточные таможи не имеют права пересматривать это решение и требовать дополнительных книжек МДП. Кроме того, если книжка МДП выдается в отношении тягача, то грузовой манифест должен оставаться незаполненным при условии, что сам тягач не рассматривается в качестве груза. С другой стороны, важно указать регистрационные номера тягача в графе 8 титульного листа и в графе 7 всех остальных отрывных листков оригинала книжки МДП.

18. Совет также признал, что основной вопрос тесно связан с проблемой так называемых судподрядчиков (TIRExB/REP/2004/22, пункт 26), поскольку транспортный оператор, принимающий полуприцеп в порту, обычно не является держателем книжки МДП. И наконец, ИСМДП решил вернуться к этому вопросу на одной из будущих сессий.

ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОЦЕДУРЫ МДП В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ

19. По просьбе одного из государств - членов ЕС, ИСМДП обсудил вопрос о том, может ли процедура МДП применяться в отношении транспортных операций, часть которых производится по воздуху, и если может, то при каких условиях. Совет счел, что, как и в случае других видов транспорта, процедура МДП может применяться в отношении таких транспортных операций при условии выполнения требований, предусмотренных в статье 2, в частности, если грузы перевозятся без промежуточной перегрузки, например в специальном контейнере, пригодном как для воздушной, так и для автомобильной перевозки и допущенном в соответствии с Конвенцией МДП. Что касается практических мер, то, как напомнил ИСМДП, он в 2001-2002 годах разработал новый комментарий к статьям 2 и 26 Конвенции МДП об использовании процедуры МДП в случае, когда часть перевозки не производится автомобильным транспортом. Этот комментарий был принят Административным комитетом МДП в октябре 2002 года (TRANS/WP.30/AC.2/67, приложение 4). Совет решил оценить все возможные тенденции на транспорте и вернуться к этому вопросу, если это потребуетеся представителям данной отрасли.

РАЗНОЕ

Грузы в вакуумной упаковке

20. ИСМДП был проинформирован о том, что таможенные органы России в последнее время столкнулись с некоторыми проблемами при проведении таможенного досмотра и таможенной очистки некоторых грузов. Упаковка грузов из Китая (обычно одежда) осуществляется посредством отсасывания воздуха из упаковочного материала. В результате объем груза уменьшается по крайней мере до третьей части от его первоначального объема. Таким образом, в грузовое отделение автотранспортного средства можно вместить значительно большее количество груза, чем в случае обычной упаковки. Проблема возникает в тот момент, когда таможенные органы должны проводить физический осмотр таких грузов. При вскрытии упаковка утрачивает герметичность и груз приобретает свой первоначальный объем. В результате после завершения досмотра в грузовое отделение невозможно поместить весь груз. Как правило, транспортный оператор не способен без задержки подать дополнительные транспортные средства, с тем чтобы забрать оставшийся груз. Более того, возникают проблемы с той частью груза, которую удалось поместить в грузовом отделении и перевозку которой можно продолжать, так как в транспортной и другой сопроводительной документации содержится информация обо всем грузе, который был первоначально помещен в грузовое отделение. При таких обстоятельствах таможенным органам приходится обеспечивать хранение выгруженного груза, что нелегко сделать в пунктах пересечения границ. Кроме того, в таких ситуациях всегда превышает предел гарантии МДП. Поэтому в случае нарушений причитающиеся таможенные пошлины и сборы подвержены риску. По мнению таможенных органов России, грузы в вакуумной упаковке могут создавать препятствия для проведения таможенного досмотра и могут использоваться для уклонения от гарантий покрытия таможенных платежей.

21. ИСМДП отметил, что, с одной стороны, целесообразность вакуумной упаковки обуславливается экономическими соображениями и она используется в рамках современных логистических процедур, но, с другой стороны, указанные выше проблемы негативно влияют как на таможенный, так и транспортный сектор и препятствуют процедурам пересечения границ. Поэтому Совет счел, что всех лиц, имеющих отношение к грузам в вакуумной упаковке (грузополучателей, грузоотправителей, транспортных операторов и т.д.), следует информировать о проблемах, которые могут возникнуть на границе, и о необходимости оперативного решения проблем, связанных с перевозкой и/или хранением таких грузов в случае их досмотра. МСАТ вызвался оказать помощь в этой связи.

Меры по управлению рисками, принимаемые национальными объединениями, выдающими книжки МДП

22. По просьбе МСАТ, ИСМДП обсудил меры по управлению рисками и процедуры, применяемые национальными объединениями, выдающими книжки МДП, и международными организациями с целью предотвращения мошенничества и обеспечения устойчивости системы МДП. В частности, Совет рассмотрел вопрос об ограничении числа книжек МДП, находящихся у какого-либо отдельного держателя в конкретный момент времени.

23. ИСМДП напомнил, что в соответствии с частью II приложения 9 к Конвенции разрешение на доступ к процедуре МДП, предоставляемое таможенными транспортным операторам, само по себе не означает права на получение книжек МДП от объединений и что объединения могут вводить дополнительные и более ограничительные условия и требования для доступа к процедуре МДП, если только компетентные органы не примут иного решения. Кроме того, в соответствии с комментарием к статье 28 Конвенции МДП, возврат использованных книжек МДП объединению, выдающему эти книжки, и МСАТ считается неизменным условием для выдачи новых книжек держателю, поскольку число книжек, находящихся в обращении (у держателя), в любое время может быть ограничено. ИСМДП также отметил, что книжка является не только таможенным документом, но и финансовой гарантией в размере до 50 000 долл. США. Уже в силу самой ситуации речь идет о необходимости ограничить число находящихся в обращении книжек МДП с целью ограничения случаев злоупотребления и воровства.

24. В этой связи ИСМДП был проинформирован о весьма позитивном опыте Договаривающихся сторон, в которых применение процедуры МДП было стабилизировано посредством ограничения числа книжек МДП, находящихся у держателя. Совет счел, что такие меры по управлению рисками крайне необходимы для эффективного функционирования системы МДП. И наконец, ИСМДП поручил секретариату довести указанные выше соображения до сведения МСАТ.

Ограничение на распространение документов

25. ИСМДП решил, что не следует вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с его нынешней сессией.

СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

26. ИСМДП решил провести свою двадцать четвертую сессию в Женеве 7 и 8 октября 2004 года совместно со сто восьмой сессией Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30). ИСМДП также в предварительном порядке решил созвать свою двадцать пятую сессию в январе 2005 года.
