



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/5
4 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

Сорок вторая сессия
Женева, 28 сентября 2006 года
Пункт 3 а) i) предварительной повестки дня

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

Деятельность ИСМДП

Доклад Председателя ИСМДП*

I. УЧАСТНИКИ

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою двадцать седьмую сессию 17-19 октября 2005 года в Москве.
2. На сессии присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н Р.Бокстрём (Финляндия); г-н А. Хабех (Иордания); г-н Х. Маркес (Европейское сообщество); г-жа Х. Метакса-Мариату (Греция); г-жа Н. Рыбкина (Российская Федерация); г-жа Н. Рынкевич (Беларусь); г-н Р.Шен (Турция); г-н Р. Шмидл (Чешская Республика). Отсутствовал г-н Г. Григоров (Болгария).

* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ после предельного срока представления официальной документации.

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.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

4. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную секретариатом МДП (TIRExB/AGE/2005/27), включив следующий вопрос в пункт 13 повестки дня "Прочие вопросы":

- Утверждение бюджета и сметы расходов ИСМДП и секретариата МДП на 2006 год.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДВАДЦАТЬ ШЕСТОЙ СЕССИИ ИСМДП

Документация: TIRExB/REP/2005/26draft

5. ИСМДП утвердил доклад о работе своей двадцать шестой сессии (TIRExB/REP/2005/26draft) со следующими изменениями:

Пункт 18

Изменить последнее предложение следующим образом:

"Функционирование системы МДП не может быть устойчивым и эффективным без соблюдения Договаривающимися сторонами положений Конвенций МДП и без обеспечения их надлежащего применения".

Пункт 24

Изменить следующим образом:

"24. Г-н Р. Шен (Турция) заявил, что, хотя такой пример был бы желательным, он не решит в полной мере проблему согласованного применения статьи 38, поэтому также следует рассмотреть и другие аспекты данного вопроса. В этом контексте Совет отметил, что проблему согласованного применения статьи 38 можно разделить на две отдельные темы:

- правовое толкование/определение "серьезного нарушения таможенных законов или правил" (статья 38.1);
- обмен информацией о лишении транспортного оператора правом пользования процедурой МДП (статья 38.2).

ИСМДП вновь отметил, что ввиду значительных различий в национальных законодательствах, по всей видимости, нереально достичь консенсуса по первому вопросу. Поэтому на данный момент следует продолжить рассмотрение только второго вопроса в целях подготовки примера наилучшей практики для включения в Справочник МДП. В связи с первым вопросом Совет счел, что его лучше передать на рассмотрение WP.30".

Пункт 25

Изменить второе предложение следующим образом:

"Совет принял к сведению неофициальный документ № 12 (2005 год), сочтя, что его следует с согласия МСАТ распространить для информации среди Договаривающихся сторон".

Пункт 29

Изменить последнее предложение следующим образом:

"По мнению МСАТ, любое решение в этом отношении следует в конечном счете принимать в рамках национального законодательства".

Новый пункт 39-бис

Добавить после пункта 39 новый пункт следующего содержания:

"39-бис. В этом контексте в качестве одного из актуальных ИСМДП также рассмотрел вопрос о возможном увеличении рекомендованной суммы гарантии на книжку МДП, оговоренной в пояснительной записке к пункту 3 статьи 8. ИСМДП решил обсудить этот вопрос более обстоятельно на следующей сессии".

Пункт 44

Изменить последнее предложение следующим образом:

"После краткого обмена мнениями ИСМДП пришел к выводу, что этот вопрос следует изучить обстоятельно, в частности с правовой точки зрения, и поручил секретариату подготовить в сотрудничестве с МСАТ документ для рассмотрения на следующей сессии".

Пункт 46

Изменить следующим образом:

"46. ИСМДП приветствовал и одобрил предложение г-жи Рыбкиной (Российская Федерация) провести двадцать седьмую сессию Совета в Москве 17-19 октября 2005 года по приглашению Федеральной таможенной службы Российской Федерации (подлежит подтверждению)".

6. Пересмотренный текст доклада о работе двадцать шестой сессии Совета содержится в документе TIRExB/REP/2005/26.

IV. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПОПРАВКАМ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В ПРОЦЕССЕ ПЕРЕСМОТРА МДП

Статья 28

Документация: неофициальный документ № 16 (2005 год)

7. Совет обсудил подготовленный секретариатом неофициальный документ № 16 (2005 год), содержащий дополнительные соображения по предложениям об изменении статьи 28 Конвенции. Ввиду того что на своей предыдущей сессии Совет решил не поддерживать предложение об изменении пункта 2 статьи 28, обсуждение было сконцентрировано на пункте 1 статьи 28.

8. После продолжительного обсуждения ИСМДП пришел к выводу, что, возможно, было бы полезно уточнить пункт 1 статьи 28, однако, учитывая тот факт, что до сих пор его применение не приводило к каким-либо осложнениям, никакого существенного изменения его формулировки не требуется. Ввиду того что расхождения во мнениях все

же сохранились, Совет решил вновь передать этот вопрос Рабочей группе WP.30 для окончательного рассмотрения, предложив при этом следующие альтернативные варианты:

Альтернативный вариант 1:

Оставить текст статьи 28 без изменений.

Альтернативный вариант 2:

Изменить текст пункта 1 статьи 28 следующим образом и включить новую пояснительную записку 0.28-2 следующего содержания:

"1. Прекращение операции МДП незамедлительно удостоверяется таможенными органами. Операция МДП прекращается, если груз, указанный в манифесте книжки МДП, переводится в условия другой системы таможенного контроля. Прекращение операции МДП может быть удостоверено с оговоркой; если прекращение операции удостоверено с оговоркой, то это должно быть обусловлено фактами, связанными с самой операцией МДП. Эти факты должны быть четко указаны в книжке МДП.

Пояснительные записки к статье 28

0.28-1 (текст существующей пояснительной записки 0.28)

0.28-2 Эта статья предусматривает, что операция МДП прекращается, если груз переводится в условия другой таможенной процедуры или другой системы таможенного контроля. Такой перевод включает таможенную очистку для использования в стране (полностью или условно), вывоз через границу в третью страну (экспорт) или свободную зону либо хранение груза в месте, утвержденном таможенными органами, в ожидании декларирования для другой таможенной процедуры".

Статья 40

Документация: неофициальный документ № 17 (2005 год)

9. ИСМДП рассмотрел подготовленный секретариатом неофициальный документ № 17 (2005 год), содержащий некоторые практические примеры применения статьи 40, а также проект комментария, призванный уточнить ее положения. В целом Совет одобрил эти практические примеры, но не поддержал предложенный комментарий. Вместо этого

ИСМДП счел, что следует подготовить более широкий пример наилучшей практики, охватывающий, в частности, такие вопросы, как:

- различие между ответственностью держателя книжки МДП за уплату таможенных пошлин и сборов и его ответственностью в рамках уголовного/административного законодательства;
- обмен информацией между таможенными органами, как это предусмотрено в статье 50;
- возможное указание в книжке МДП номера декларации экспортного груза.

Статья 41

Документация: неофициальный документ № 18 (2005 год)

10. Совет обсудил подготовленный секретариатом неофициальный документ № 18 (2005 год), содержащий соображения в связи с предложением о внесении в статью 41 поправок, в частности, ввиду явных расхождений в терминологии между текстом на французском языке ("marchandises manquantes") и текстом на английском языке ("goods which are short"). Совет решил, что этот вопрос, по-видимому, не имеет очень большого значения, так как он не получал каких-либо сообщений о проблемах с применением данной статьи. В то же время, поскольку в его составе нет лиц, у которых английский или французский язык был бы родным, Совет признал, что ему трудно судить о том, будет ли полезной для данного положения какая-либо альтернативная формулировка. Исходя из этих соображений, Совет решил вновь передать данный вопрос на рассмотрение Рабочей группы без какого-либо предложения о поправках, за исключением одного вопроса, адресованного носителям английского языка; речь идет о том, чтобы они высказали мнение о том, станет ли данное положение более ясным, если слово "short" будет заменено словом "deficient".

V. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО МОШЕННИЧЕСТВА В РАМКАХ СИСТЕМЫ МДП

Обзор примеров мошенничества в рамках МДП

Документация: неофициальный документ № 9 (2005 год)

11. Совет подробно рассмотрел подготовленный секретариатом неофициальный документ № 19 (2005 год), содержащий предложение по поправке для бланка сообщения о мошенничестве (БСМ). ИСМДП решил внести в БСМ ряд изменений в целях обеспечения большего удобства для пользователей. Обновленный вариант БСМ содержится в приложении 1 к настоящему докладу¹. Совет также решил завершить обсуждение по формату БСМ на основе процедуры письменных консультаций и передать его октябрьской сессии Административного комитета МДП 2006 года для принятия. ИСМДП также счел, что тем временем БСМ следует перевести на русский и французский языки и направить его таможенным администрациям для предварительного применения.

Согласованное применение статьи 38 к Конвенции МДП

Документация: неофициальный документ № 20 (2005 год)

12. ИСМДП рассмотрел неофициальный документ № 20 (2005 год), содержащий обновленный пример наилучшей практики применения статьи 38 Конвенции. Совет в целом согласился с этим примером, но внес в документ несколько дополнительных изменений. Измененный пример наилучшей практики содержится в приложении 2 к настоящему докладу². ИСМДП также предложил своим членам передать возможные письменные комментарии по данному вопросу.

13. Г-н Р. Шен (Турция) придерживался того мнения, что лишение того или иного лица права пользования режимом МДП не должно вступать в силу, пока не завершены процедуры обжалования первоначального решения компетентных органов о лишении данного лица такого права. Первоначальное решение об исключении соответствующего лица из режима МДП, если после этого в результате процедур обжалования действие подобного решения приостанавливается или отменяется, может привести к необоснованному ущербу для транспортного оператора, а также нанести вред его

¹ Приложение 1 воспроизводится в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/6.

² Приложение 2 воспроизводится в документе ECE/TRANS/WP.30/2006/17-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/17.

репутации и в конечном счете может привести к его банкротству. Во избежание таких негативных последствий в ходе применения процедур обжалования таможенным органам следует применять только временные меры контроля, такие, как физический осмотр груза на границах и/или таможенное сопровождение. Поэтому г-н Р. Шен (Турция) полагал, что основной пример наилучшей практики следует изменить в целях отражения подобных временных мер.

Применение части II приложения 9 к Конвенции МДП (контролируемый доступ к процедуре МДП для физических и юридических лиц)

14. ИСМДП был проинформирован о том, что на своей октябрьской сессии 2005 года Административный комитет МДП отметил результаты обследования положения в Договаривающихся сторонах в области применения контролируемого доступа к процедуре МДП для физических и юридических лиц. Комитет пришел к выводу, что ряд ответов на это обследование вызывает озабоченность по поводу надлежащего применения Конвенции, и предложил ИСМДП рассмотреть вопрос о составлении свода наилучшей практики для надлежащего применения части II приложения 9, а также о необходимости возможных последующих действий на двустороннем уровне с рядом Договаривающихся сторон, которые представили ответы (TRANS/WP.30/AC.2/79, пункт 15). В этой связи ИСМДП поручил секретариату МДП подготовить в сотрудничестве с МСАТ пример наилучшей практики для рассмотрения на одной из будущих сессий.

VI. УТЕРЯННЫЕ, КРАДЕННЫЕ, "НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ" И "АННУЛИРОВАННЫЕ" КНИЖКИ МДП

Документация: неофициальный документ № 11 (2005 год)

15. ИСМДП продолжил рассмотрение вопроса о действительности книжки МДП в различных ситуациях на протяжении ее жизненного цикла. Совет счел, что вместо того, чтобы попытаться рассматривать вопрос о гарантии МДП в целом, следует сконцентрировать внимание на так называемых "аннулированных" книжках МДП. Под "аннулированными" книжками МДП подразумеваются книжки МДП, которые на законном основании были выданы держателям, но впоследствии объявлены недействительными международной гарантийной цепочкой. Основной вопрос, на который ИСМДП намерен найти ответ, сводится к тому, может ли гарантийное покрытие по таким книжкам МДП быть отозвано гарантийной цепочкой МДП и, если да, с какого момента этот отзыв вступает в силу.

16. ИСМДП напомнил о высказанном им ранее мнении о том, что, по крайней мере, если книжка МДП была принята таможенной места отправления в последний день срока действия книжки МДП или до него, гарантия, связанная с этой книжкой МДП, должна оставаться действительной до самого окончания перевозки МДП (TIRExB/REP/2005/26, пункт 29). МСАТ подтвердил свою точку зрения, что любое решение в этом отношении следует в конечном счете принимать в рамках национального законодательства (там же).

17. Совет счел, что в рамках нынешней системы, основанной на бумажных документах, абсолютно четкий подход к решению этой проблемы невозможен в силу неизбежных задержек при распространении информации об "аннулированных" книжках МДП на различных этапах (держатель-объединение, объединение-МСАТ, МСАТ-центральные таможенные администрации, центральные таможенные администрации-местные таможни) и на различных уровнях компьютеризации и развития ЭОД в Договаривающихся сторонах Конвенции. Данную проблему можно урегулировать в рамках проекта eTIR, когда все таможни получат доступ к информации о статусе гарантии в ходе абсолютно каждой операции МДП. Что же касается нынешней ситуации, то ИСМДП подчеркнул, что в начале перевозки МДП таможенные органы должны быть уверены в существовании гарантии МДП. Неопределенность в этом вопросе может привести к дополнительным проверкам и задержкам.

18. Совет указал, что в отсутствие общих руководящих указаний любой спор по поводу гарантийного/правового статуса "аннулированной" книжки МДП необходимо решать отдельно в каждом конкретном случае в соответствии с национальными законами и правилами. В то же время ИСМДП предостерег от использования ссылок на любое предыдущее судебное решение, поскольку обстоятельства каждого конкретного случая могут значительно отличаться.

VII. ВОЗМОЖНОСТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ МДП В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ТЯГАЧ НЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ДЕРЖАТЕЛЮ КНИЖКИ МДП

Документация: неофициальный документ № 14 (2005 год); неофициальный документ № 21 (2005 год)

19. ИСМДП с удовлетворением отметил подготовленный секретариатом неофициальный документ № 21 (2005 год), содержащий обзор современных

логистических схем в так называемых интермодальных транспортных операциях^{*}, когда в процессе одной доставки могут принимать участие несколько транспортных операторов. Совет отметил, что положения Конвенции МДП, в частности статья 2, четко предусматривают такие операции и что подобные логистические схемы в рамках Конвенции широко применяются на практике. Вместе с тем Совет счел, что, по всей видимости, Конвенция не содержит адекватных положений для обеспечения согласованного интермодального применения Конвенции на национальном уровне.

20. ИСМДП отметил, что держатель книжки МДП часто привлекает для выполнения части транспортной операции другого перевозчика, который обычно именуется "субподрядчиком". В этой связи Совет решил рассмотреть следующие вопросы:

- i) Может ли субподрядчик осуществлять перевозку МДП с применением книжки МДП, выданной другому лицу (держателю)?
- ii) Если да, то при каких условиях (если таковые предусмотрены) подобные перевозки могут осуществляться? Должны ли эти условия быть отражены в правовом тексте Конвенции МДП или где-либо еще?

21. Совет решил, что Конвенция МДП не должна быть препятствием для использования современной логистической практики и поэтому транспортные операции с привлечением "субподрядчика" следует так или иначе предусмотреть в рамках процедуры МДП. Однако ИСМДП не смог достичь консенсуса по этому вопросу. Были выражены различные мнения, например:

- Конвенция МДП признает держателя книжки МДП в качестве единственного лица, ответственного за надлежащее выполнение перевозки МДП. Держатель может привлечь для выполнения транспортной операции другого перевозчика (подряд), но не может делегировать свою ответственность. Таким образом, он может найти надежных субподрядчиков по своему усмотрению и на собственный риск. Таможенным органам нет необходимости обращать внимание на субподрядчиков, и в этой связи ни поправки, ни новые

* Интермодальная перевозка: последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта (см. термин 1.1, Терминология комбинированных перевозок, подготовленная ЕЭК ООН, ЕКМТ и Европейской комиссией (Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк и Женева, 2001 год)).

пояснительные записки/комментарии к положениям Конвенции МДП не требуются;

- разделяя вышеизложенное мнение по вопросу об исключительной ответственности держателя книжки МДП, некоторые члены Совета тем не менее сочли, что необходимо внести новую пояснительную записку или комментарий, возможно к статье 1 о), в целях применения общего подхода на национальном уровне;
- другие же члены Совета полагали, что перевозки МДП с привлечением субподрядчиков сопряжены с более высоким риском таможенного мошенничества и что, таким образом, эти операции должны подпадать под действие ряда требований. Базовым требованием должно быть разрешение на участие в процедуре МДП не только для держателей книжки МДП, но также для любого субподрядчика. Представитель МСАТ напомнил, что этот вопрос также является предметом обсуждения среди членов МСАТ. МСАТ разработал ряд правил для охвата случаев, когда книжки выдавались держателям книжек МДП, привлекающим для выполнения перевозок МДП субподрядчиков (см. неофициальный документ № 14 (2005 год)).

22. В заключение ИСМДП решил продолжить рассмотрение этого вопроса на следующей сессии. С этой целью Совет поручил секретариату подготовить новый документ на основе различных мнений, высказанных членами ИСМДП, а также неофициального документа № 14 (2005 год), представленного МСАТ, что может послужить ориентиром для выработки согласованного подхода.

VIII. ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ МДП В ПРИДНЕСТРОВЬЕ (ЧАСТЬ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА)

23. ИСМДП принял к сведению, что в июле 2005 года Таможенный департамент Республики Молдова опубликовал обновленный перечень таможен, уполномоченных осуществлять операции МДП, в котором не содержалось никаких таможен, расположенных в Приднестровье. Этот перечень помещен на вебсайт МДП ЕЭК ООН, а также распространен МСАТ.

IX. ПЕРЕГОН ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СВОИМ ХОДОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОЦЕДУРЫ МДП

Документация: неофициальный документ № 22 (2005 год)

24. ИСМДП рассмотрел подготовленный секретариатом неофициальный документ № 22 (2005 год), содержащий правовой анализ соответствующих положений Конвенции МДП, а также последствий, обусловленных использованием процедуры МДП для перегона легковых автомобилей своим ходом. Совет согласился с тем, что Конвенция МДП не содержит никаких четких правовых аргументов, которые конкретно позволяли бы или запрещали бы перегон легковых автомобилей своим ходом с использованием процедуры МДП. В то же время Совет счел, что Конвенция МДП не предназначена для применения в отношении личных грузов, включая легковые автомобили, и что распространение процедуры МДП на такие грузы может привести к ряду негативных последствий и сопряжено с более высоким риском мошенничества. Ввиду этого, а также с учетом того, что рыночный спрос на перевозки МДП подобного рода носит лишь ограниченный характер, ИСМДП пришел к выводу, что не следует разрешать перегон легковых автомобилей своим ходом с использованием процедуры МДП. С этой целью Совет поручил секретариату подготовить новую пояснительную записку к статье 3 а) iii) Конвенции.

X. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МДП В УКРАИНЕ

25. ИСМДП напомнил об изложенных им ранее соображениях относительно обязательной приостановки перевозки МДП в Украине в тех случаях, когда сумма причитающихся таможенных пошлин и сборы превышают уровень гарантии МДП (TIRExB/REP/2004/22, пункты 55-56, TIRExB/REP/2004/24, пункты 17-19 и TIRExB/REP/2005/26draft, пункты 38-39). Совет принял к сведению, что в июле 2005 года секретариат получил от Украины ответ, который был распространен среди членов ИСМДП для комментариев. На этой основе секретариат подготовил и передал Украине еще одно письмо, ответ на которое пока не получен. Ввиду этого ИСМДП поручил секретариату связаться с Государственной таможенной администрацией Украины с целью получить ответ на последнее письмо и пригласить представителей таможенных органов Украины на следующую сессию ИСМДП.

XI. ДОПУЩЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СО СКОЛЬЗЯЩИМИ ПОЛАМИ

26. ИСМДП был проинформирован, что основная проблема допущения автотранспортных средств со скользящими полами представляется более серьезной, чем ожидалось ранее. По-видимому, прежде чем соответствующие поправки к Конвенции МДП вступили в 2002 году в силу, европейские производители уже изготовили большое количество транспортных средств с брезентовым верхом, которые не предназначены для таможенного опломбирования и, следовательно, в таможенном отношении ненадежны. Однако новые поправки были истолкованы неправильно как позволяющие использовать не только транспортные средства с брезентовым верхом, соответствующие новым положениям приложения 2 к Конвенции МДП, но также все дорожные транспортные средства со скользящими полами для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами. В результате этого некоторые "старые" автомобили с брезентовым верхом, изготовленные в ЕС, были проданы другим Договаривающимся сторонам и впоследствии допущены их таможенными органами для перевозки грузов с применением процедуры МДП.

27. Совет решил продолжить рассмотрение этого вопроса двумя различными способами:

- получить дополнительную информацию о масштабах проблемы;
- пригласить ряд технических экспертов на следующую сессию ИСМДП с целью лучше понять, какие элементы конструкции транспортных средств со скользящими полами являются ненадежными в таможенном отношении. В этом контексте Совет упомянул об экспертах из Отделения по обеспечению помощи в таможенных и налоговых вопросах ЕС для бывшей югославской Республики Македонии, которые подготовили учебное пособие по вопросу о несоответствии автотранспортных средств техническим правилам МДП (TIRExB/REP/2005/24, пункт 27).

XII. УРОВЕНЬ ГАРАНТИИ МДП

28. ИСМДП провел первый обмен мнениями по вопросу о соответствии нынешним потребностям таможенных органов уровня гарантии МДП на книжку МДП, установленного в 1975 году, для защиты государственных поступлений. Некоторые члены Совета полагали, что существующая гарантия в размере 50 000 долл. США недостаточна и не обеспечивает равный режим в отношении Договаривающихся сторон. В этом контексте они указали, что в настоящее время в странах ЕС используется более

высокий уровень гарантии (60 000 евро, что эквивалентно приблизительно 72 000 долл. США), несмотря на более низкий риск таможенного мошенничества по сравнению с другими странами. В результате этого менее защищенные Договаривающиеся стороны склонны вводить исключительные меры контроля, например таможенное сопровождение, что приводит к дополнительным транспортным издержкам и задержкам на границах.

29. С другой стороны, Совет отметил, что гарантию МДП на книжку МДП следует рассматривать в качестве среднего показателя, а не полной гарантии. В случае нарушения от держателя книжки МДП или любого другого установленного лица, несущего прямую ответственность, можно истребовать полную сумму таможенных пошлин и сборов.

30. Кроме того, ИСМДП был проинформирован, что некоторые Договаривающиеся стороны высказывают жалобы на то, что нынешний уровень гарантии для обычной продукции из их стран слишком высок и приводит к неоправданным расходам на транспортные операции с использованием книжек МДП. Если уровень гарантии повысить, то это неизбежно повлечет за собой еще большее удорожание книжек МДП.

31. МСАТ указал, что предложение о повышении уровня гарантии в нынешних обстоятельствах неуместно, и продемонстрировал, что данное предложение является результатом неправильного толкования Конвенции МДП, а также цели и характера гарантии МДП. МСАТ также отметил, что уровень гарантии, выбираемый по собственному усмотрению, может расширить возможности для дискриминации.

32. Совет решил вернуться к этому вопросу на своих будущих сессиях и, в частности, рассмотреть следующие варианты:

- возможное введение более низкого уровня гарантии для определенных стран (регионов);
- возможное общее увеличение уровня гарантии МДП;
- возможное введение механизма гарантии по аналогии с системой ваучеров ЕС, когда они прилагаются один к другому.

МСАТ было предложено подготовить документ о возможных последствиях повышения уровня гарантии МДП; МСАТ согласился представить такой документ.

ХIII. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЕКРЕТАРИАТА МДП

Международный банк данных МДП

33. Совет был проинформирован о текущей деятельности секретариата МДП и проектах, связанных с Международным банком данных МДП (МБДМДП). Секретариат ведет и постепенно дорабатывает программу МБДМДП2001 и вебпрограмму МБДМДПонлайн. Кроме того, секретариат работает над проектом МБДМДПонлайн+, который позволит таможенным администрациям обновлять их "собственные" данные в МБДМДП с помощью вебпрограммы. Наконец, получив ряд запросов, секретариат предусматривает начать новый проект МБДМДП - так называемый проект МБДМДП - на основе вебслужб, который позволит уполномоченным национальным компьютерным системам и программам напрямую обновлять данные в МБДМДП и/или иметь доступ к таким данным.

34. ИСМДП также обсудил вопрос о возможном расширении круга уполномоченных таможенных пользователей системы МБДМДПонлайн (в настоящее время доступ к этой системе имеют только координационные центры МДП) в целях обеспечения возможности сотрудникам таможенных органов "на местах" консультироваться с МБДМДП. Совет был проинформирован, что необходимые технические средства уже созданы, но требуется положительное решение со стороны Административного комитета МДП. В то же время ИСМДП отметил, что ввиду возможной неполноты данных МБДМДП таможенным органам следует весьма осторожно пользоваться такой информацией. Совет поручил секретариату подготовить документ, содержащий различные доводы "за" и "против", а также предложения о возможностях повышения качества и своевременности передачи данных в МБДМДП Договаривающимися сторонами.

Компьютеризация процедуры МДП

35. Совет был также проинформирован об основных вопросах, которые планируется обсудить на следующем совещании Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП, которую намечено провести в Женеве 14 и 15 ноября 2005 года: окончательные результаты распространения вопросника eTIR, будущая система eTIR и согласование элементов данных в книжке МДП с такими международными стандартами, как СЭВД ООН.

Семинары МДП

36. ИСМДП принял к сведению сообщение о национальном семинаре МДП, состоявшемся в Азербайджане в сентябре 2005 года, а также о субрегиональном семинаре МДП, который был организован в Пекине, Китай, в сентябре 2005 года для стран-членов и стран-наблюдателей при Шанхайской организации сотрудничества. Совет отметил, что опыт, накопленный в ходе этих семинаров, показывает, что двусторонние партнерские связи новых Договаривающихся сторон со странами, уже давно являющимися Договаривающимися сторонами Конвенции, принесли бы существенные выгоды для всей системы МДП в интересах обеспечения надлежащего применения Конвенции. ИСМДП также принял к сведению планы организации национального семинара МДП в Казахстане в конце 2005 года и предварительные планы организации региональных семинаров МДП в 2006 году для стран Балканского и Средневосточного регионов соответственно.

XIV. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Заполнение книжки МДП

37. Совет заслушал сообщение о ряде случаев небрежного заполнения книжек МДП держателями и счел, что транспортным операторам следует напомнить через посредство соответствующих национальных объединений о возложенных на них обязанностях. В то же время ИСМДП подчеркнул необходимость разработки детальной инструкции о заполнении книжки МДП.

Утверждение бюджета и сметы расходов ИСМДП и секретариата МДП на 2006 год

38. ИСМДП одобрил предложение по бюджету и смету расходов на 2006 год, которые были составлены секретариатом (TRANS/WP.30/AC.2/2005/14) и переданы Административному комитету МДП для утверждения.

XV. ОГРАНИЧЕНИЕ НА РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

39. ИСМДП решил, что следует ограничить распространение указанных ниже документов, изданных в связи с его текущей сессией: неофициальных документов № 19 и 21.

XVI. СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩЕЙ СЕССИИ

40. ИСМДП решил провести свою двадцать восьмую сессию в Женеве 26 и 27 января 2006 года в связи со сто двенадцатой сессией Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).
