



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/4
10 July 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

Сорок четвертая сессия
Женева, 27 сентября 2007 года
Пункт 3 а) i) предварительной повестки дня

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

Деятельность ИСМДП

Доклад Председателя ИСМДП о работе его двадцать девятой сессии

I. УЧАСТНИКИ

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою двадцать девятую сессию 29-30 мая и 1 июня 2006 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н Р. Бокстрём (Финляндия), г-н Г. Григоров (Болгария), 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. Сидл (Чешская Республика).
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/2006/29), включив следующие вопросы в пункт 13 повестки дня "Прочие вопросы":

- применение процедуры МДП в Италии;
- применение процедуры МДП в Украине;
- оформление книжек МДП на внешних границах Венгрии;
- изменение кода страны ИСО для Румынии;
- вступление в силу приложения 10 к Конвенции.

5. ИСМДП сообщили печальное известие о кончине г-на Й. Бюргесена, бывшего сотрудника секретариата МДП и уважаемого делегата Дании в Административном комитете МДП и Рабочей группе WP.30. Совет почтил его память минутой молчания.

III. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЙ СЕССИИ ИСМДП

Документация: TIRExB/REP/2006/28draft

6. ИСМДП утвердил доклад о работе своей двадцать восьмой сессии (TIRExB/REP/2006/28draft) с учетом следующих изменений:

Пункт 13

Изменить этот пункт следующим образом:

"13. В ходе обсуждения данного вопроса было отмечено, что таможням было бы удобнее иметь дело с одним-единственным должником перед таможенными органами, являющимся держателем книжки МДП. С другой стороны, правовые положения статьи 8.7 Конвенции МДП предусматривают, что компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты соответствующих сумм у лица или лиц, с которых

непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению. Таким образом, игнорировать существование субподрядчика невозможно".

Пункт 14

Изменить данный пункт следующим образом:

"14. Приняв к сведению все эти аспекты, ИСМДП сделал следующие предварительные выводы в ожидании итогов дальнейшего обсуждения:

- использование субподрядчиков в рамках процедуры МДП в принципе не противоречит положениям и духу Конвенции МДП;
- в том случае, если субподрядчик фактически осуществляет перевозку МДП с применением книжки МДП, выданной уполномоченному держателю книжки МДП, его положение сопоставимо с положением лица, действующего от имени держателя книжки. Поэтому в случае нарушения субподрядчик может быть одним из упомянутых в статье 8.7 лиц, с которых непосредственно причитаются соответствующие суммы, согласно национальному законодательству;
- информацию о фактическом субподрядчике (фактических субподрядчиках) следует указывать в книжке МДП либо прилагать к ней. Следует установить определенные правила, которые позволяли бы таможенным органам проводить различие между законным использованием субподрядчика и незаконной передачей книжки МДП третьим сторонам".

Пункт 16

В последнем предложении изменить слова "легковыми автомобилям" на "легковыми автомобилям, перевозимым в качестве грузов".

Пункт 18

В последнем предложении заменить "50%" на "15%".

Пункт 20

Изменить второй абзац последнего предложения следующим образом:

"- подготовить, перевести и распространить среди компетентных органов, в сотрудничестве с приглашенными экспертами, учебные материалы, например контрольный список, пример оптимальной практики и руководство по профессиональной подготовке;"

7. Пересмотренный текст доклада о работе двадцать восьмой сессии Совета содержится в документе (TIRExB/REP/2006/28).

**IV. СОГЛАСОВАННОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ЧАСТИ II ПРИЛОЖЕНИЯ 9
К КОНВЕНЦИИ МДП (КОНТРОЛИРУЕМЫЙ ДОСТУП К
ПРОЦЕДУРЕ МДП)**

Документация: неофициальный документ № 1 (2006 год)/Rev.1

8. Совет обстоятельно изучил неофициальный документ № 1 (2006 год)/Rev.1, содержащий пример оптимальной практики в отношении применения части II приложения 9 к Конвенции МДП, а также комментарии членов ИСМДП. Совет высказал ряд замечаний, касающихся формы и содержания пункта 7 вышеуказанного документа, и решил дополнить пункт 10 следующей фразой: "Порядок регулярных проверок устанавливается компетентными органами". В заключение ИСМДП поручил секретариату пересмотреть этот документ в сотрудничестве с МСАТ, с тем чтобы представить измененный проект для обсуждения на следующей сессии Совета.

9. ИСМДП также затронул вопрос о правовом статусе примеров оптимальной практики, включенных в Справочник МДП. Совет подчеркнул, что все эти примеры не являются юридически обязывающими для Договаривающихся сторон. Для того чтобы отразить эту идею, ИСМДП предложил дополнить вводную главу 5.1 Справочника МДП фразой по аналогии с первым предложением пункта 4 в главе 5.7: "Следует отметить, что Договаривающиеся стороны не несут никаких юридических обязательств по соблюдению рекомендаций, изложенных в пункте 5.7".

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

Документация: неофициальный документ № 7 (2006 год)

10. ИСМДП, проведя общий обмен мнениями по концепции субподрядчика в ходе подготовки текста доклада о работе его двадцать восьмой сессии, рассмотрел неофициальный документ № 7 (2006 года) секретариата МДП, в котором содержатся предложения по введению концепции субподрядчика в Конвенцию МДП. Некоторые члены Совета придерживались того мнения, что субподрядчики должны отвечать критериям части II приложения 9, другие же полагали, что система МДП будет лишена гибкости, если субподрядчик получит де-факто такой же статус, какой имеет сам держатель книжки МДП. Упоминалось, что зачастую субподрядчик привлекается для перевозки только на участках ограниченной протяженности (например, между портом и ближайшим таможенным складом) на территории одной страны, вследствие чего излишне ожидать от него соблюдения критериев, предусмотренных для уполномоченных держателей книжек МДП. Исходя из этого, следует считать, что отношения между держателем книжки МДП и субподрядчиком носят исключительно частный или коммерческий характер, причем речь не идет ни о какой передаче финансовой ответственности, как это имеет место, например, в Конвенции КДПП. В то же время, однако, Совет признал, что будет трудно обосновать эту точку зрения при рассмотрении вопроса о применении статьи 8.7. Если в определенной ситуации по закону может быть установлено, что субподрядчик является лицом, с которого непосредственно причитается соответствующая сумма, невозможно будет игнорировать ни его существование, ни его ответственность.

11. Таким образом, будучи не в состоянии достичь консенсуса о статусе де-юре, ИСМДП признал необходимость учета существования субподрядчика де-факто, с тем чтобы отсутствие положений в Конвенции МДП не рассматривалось Договаривающимися сторонами как четкое запрещение прибегать к услугам субподрядчиков. Исходя из этого, ИСМДП поручил секретариату доработать его предложение по пояснительной записке к статье 1 о) Конвенции для обсуждения на его следующей сессии.

VI. ДОПУЩЕНИЕ ДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Документация: неофициальный документ № 8 (2006 год)

12. ИСМДП был проинформирован о мероприятиях, проведенных во исполнение его решений, принятых на предыдущей сессии (TIRExB/REP/2005/28draft, пункт 20), а именно:

- Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) подготовил и передал ИСМДП руководящие положения для проверки транспортных средств или контейнеров со скользящими полами (неофициальный документ № 8 (2006 год));
- Миссия ЕС (КАФАО) для оказания помощи в таможенных вопросах Сербии и Черногории передала секретариату обновленный вариант учебного пособия по вопросам несоответствия дорожных транспортных средств техническим правилам МДП (см. TIRExB/REP/2005/26, пункт 44);
- на последнем региональном семинаре МДП (София, 11 и 12 мая 2006 года) было сделано сообщение о нынешних проблемах, связанных с транспортными средствами, допущенными для перевозок МДП, что было продемонстрировано на практике. Участники семинара настоятельно призвали компетентные органы и уполномоченных держателей книжек МДП обеспечить, чтобы транспортные средства, задействованные в системе МДП, соответствовали техническим предписаниям, изложенным в приложениях 2 и 7 к Конвенции.

13. ИСМДП выразил признательность ККПКП за представленный им контрольный список и счел, что с учетом неотложного характера проблемы, связанной с транспортными средствами с брезентовым верхом, его следует как можно быстрее распространить среди компетентных органов Договаривающихся сторон, занимающихся допущением, вместе с рядом рисунков, иллюстрирующих ключевые технические предписания для транспортных средств со скользящими полами. Совет подчеркнул, что аналогичные контрольные списки или примеры оптимальной практики следует также разработать для других типов конструкций дорожных транспортных средств. Что касается учебного пособия КАФАО, то ИСМДП просил Европейскую комиссию разрешить направить это пособие Договаривающимся сторонам. При этом Совет поручил секретариату изучить возможности для его перевода.

14. ИСМДП обсудил идею организации в Женеве учебного семинара для компетентных органов, занимающихся вопросами допущения, который был бы полностью посвящен проблемам надлежащего применения приложений 2 и 7 к Конвенции МДП. Отмечалось, что участие в таком семинаре должно отличаться от работы регулярных совещаний WP.30/AC.2, а это, следовательно, повлечет за собой дополнительные командировочные расходы для Договаривающихся сторон. В целях обеспечения как можно более широкого представительства Совет предложил всем участникам, задействованным в системе МДП, а также другим организациям изучить возможность финансирования командировочных расходов делегатов.

VII. ПРИМЕНЕНИЕ СТАТЕЙ 39 И 40

Документация: неофициальный документ № 3 (2006 год)/Rev.1

15. ИСМДП продолжил обсуждение примера оптимальной практики в случае расхождений между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и фактическим содержимым грузового отделения (неофициальный документ № 3 (2006 год)/Rev.1). Совет подчеркнул, что решения в таких ситуациях следует принимать с учетом каждого конкретного случая в зависимости от обстоятельств и национального законодательства. Тем не менее, ИСМДП полагал, что таможенным органам было бы полезно иметь общее руководство по применению статей 39 и 40, включая некоторые типовые примеры. В этой связи члены Совета проинформировали об опыте, накопленном на национальном уровне. Кроме того, Совет отметил, что в случае расхождений может также применяться Конвенция КДПП. Для того чтобы учесть вышеизложенные соображения, ИСМДП поручил секретариату переработать неофициальный документ № 3 (2006 год)/Rev.1.

VIII. УРОВЕНЬ ГАРАНТИИ МДП

Документация: неофициальный документ № 9 (2006 год);
неофициальный документ № 11 (2006 год)

16. На основе комментариев, представленных членами ИСМДП и МСАТ (неофициальный документ № 9 (2006 год) и неофициальный документ № 11 (2006 год), соответственно), Совет вновь рассмотрел возможность повышения уровня гарантии МДП с учетом различия максимального размера гарантии в государствах - членах ЕС (60 000 евро) и других Договаривающихся сторонах (50 000 долл. США). ИСМДП отметил, что такое расхождение возникло непреднамеренно и объясняется тем фактом, что курс доллара США по отношению к евро значительно снизился. Тем не менее Совет

счел, что следует обеспечить равный режим во всех Договаривающихся сторонах и что одинаковый уровень гарантии отвечал бы духу Конвенции. Как только эта цель будет достигнута, следует принять меры предосторожности во избежание проблем с колеблющимися валютными курсами в будущем.

17. ИСМДП отметил, что увеличению числа перевозок МДП, в случае которых размер причитающихся таможенных пошлин и сборов превышал уровень гарантии МДП, способствовали не только снижение обменного курса доллара США, но и другие факторы, а именно: большая доля дорогостоящих товаров и товаров с высоким уровнем налогообложения, увеличение грузоподъемности транспортных средств и применение новых технологий упаковки. Такая ситуация повлекла за собой чрезмерное использование таможенного сопровождения в некоторых странах. Для того чтобы получить общую картину, Совет решил провести исследование по вопросу о том, считают ли Договаривающиеся стороны нынешний уровень гарантии МДП адекватным. В качестве первого шага секретариату было поручено составить вопросник для рассмотрения на следующей сессии ИСМДП.

18. Совет также напомнил о своей просьбе в адрес МСАТ относительно анализа финансовых последствий увеличения пределов гарантии МДП до уровня, применимого в ЕС (TIRExB/REP/2005/28, пункт 25). В этой связи МСАТ указал (неофициальный документ № 11 (2006 год)), что международные финансовые учреждения не смогут согласиться с повышением максимального уровня гарантии МДП в долларах США для стран, входящих в ЕС, до размера, эквивалентного 60 000 евро, поскольку это привело бы к масштабному повышению гарантийного покрытия и предполагаемого риска. Таким образом, по мнению МСАТ, нет смысла обсуждать вопрос об общем повышении уровня гарантии во всех Договаривающихся сторонах.

IX. НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ СИСТЕМЫ ГАРАНТИЙ МДП

Документация: неофициальный документ № 10 (2006 год)

19. ИСМДП принял к сведению подготовленный секретариатом проект обзора таможенных претензий (неофициальный документ № 10 (2006 год)) и предложил своим членам представить возможные письменные комментарии до 1 июля 2006 года. Совет счел, что этот обзор следует объединить с исследованием по вопросу об уровне гарантии, о котором упоминалось в пункте 17 выше, и поручил секретариату подготовить новый документ для рассмотрения на следующей сессии.

X. ЗАПОЛНЕНИЕ ГРАФЫ 8 КНИЖКИ МДП

20. ИСМДП был проинформирован о несогласованном заполнении графы 8 "Прилагаемые к манифесту документы" в книжке МДП: некоторые таможенные органы указывают количество сопроводительных накладных КДПГ, даже если они физически не прилагаются к книжкам МДП, другие же таможенные органы делают это только в том случае, если накладные КДПГ прилагаются к книжке МДП. Недавно Таможенная администрация Финляндии обратила на эту проблему внимание Европейской комиссии. ИСМДП решил вернуться к данному вопросу на своей следующей сессии на основе информации, которая будет представлена таможенными органами Финляндии. Совет также предложил своим членам передать в секретариат до 1 августа 2006 года национальные правила заполнения книжки МДП в целях подготовки поэтапной инструкции для держателей книжек МДП и таможенных органов.

XI. ЗАПРОС ТАМОЖЕННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ СЕРБИИ

21. ИСМДП был проинформирован о запросе на разъяснение, полученном от Таможенной администрации Сербии, относительно перевозок МДП, осуществляемых составом из тягача и полуприцепа. Таможенная администрация Сербии хотела бы уточнить, разрешено ли в соответствии с Конвенцией МДП менять тягач без таможенного надзора и, если да, когда и как факт такой смены следует отражать в книжке МДП.

22. Совет счел, что необходимо различать две ситуации: 1) оба тягача принадлежат одному и тому же держателю книжки МДП и 2) тягачи принадлежат разным держателям книжек МДП. Указывалось, что вторая ситуация тесно связана с вопросом о субподрядчиках (см. пункты 9 и 10 выше). Исходя из того предположения, что смена тягача разрешается, ИСМДП кратко обсудил вопрос о целесообразности отражения этого факта в книжке МДП. Были высказаны две противоположные точки зрения:

- Конвенция МДП делает акцент на вопросах, связанных с грузовым отделением (прицепом, полуприцепом, контейнером), где размещены грузы МДП. Тягач без грузового отделения не подпадает под действие положений МДП, касающихся допущения, и не представляет интереса для таможенных органов. Таким образом, моменты, касающиеся как тягача, так и его возможной смены, в книжке МДП отражать не следует;
- тягач считается дорожным транспортным средством в соответствии с определением статьи 1 g). Процедура МДП применяется не только к перевозимым грузам, но также ко всем дорожным транспортным средствам,

осуществляющим перевозку МДП. И грузы, и транспортные средства находятся под таможенным надзором и поэтому должны быть включены в книжку МДП. В случае смены тягача в книжку МДП следует внести надлежащие исправления.

Для продолжения рассмотрения этого вопроса Совет просил секретариат и МСАТ подготовить документы, в которых были бы учтены различные точки зрения.

ХП. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЕКРЕТАРИАТА МДП

A. МБДМДП

23. ИСМДП принял к сведению последнюю информацию о положении в связи с данными, передаваемыми в МБДМДП Договаривающимися сторонами, а также об усилиях, предпринимаемых секретариатом для увеличения доли респондентов.

B. Реестр устройств наложения таможенных печатей и пломб

24. По предложению секретариата ИСМДП рассмотрел ряд вопросов, связанных с ведением Реестра таможенных печатей и пломб таможенных пломбировочных устройств, который существует в бумажном виде и ежегодно распространяется среди таможенных координационных центров МДП. ИСМДП придерживался того мнения, что этот Реестр является ценным инструментом для таможенных органов и что его ведение следует продолжать, предпочтительно в электронном формате. Совет подчеркнул важность его регулярного обновления и обеспечения онлайн-доступа не только для координационных центров МДП, но и для сотрудников таможен "на местах". Секретариату было поручено подготовить для следующей сессии документ, в котором были бы в общих чертах изложены соответствующие технические и административные вопросы.

C. Компьютеризация процедуры МДП

25. ИСМДП был проинформирован о том, что Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП провела свою девятую сессию в Братиславе по любезному приглашению Таможенной администрации Словакии 7 и 8 марта 2006 года и что доклад о работе этого совещания содержится в документе TRANS/WP.30/GE.1/2005/5. Он принял к сведению, что первая часть работы, выполненной Группой экспертов (речь идет о первой главе эталонного образца процедуры МДП), была одобрена WP.30 и что сейчас Группа

экспертов занимается подготовкой высокоуровневого описания будущей системы eTIR вместе с этапами, которые позволят реализовать эту задачу. Он также принял к сведению, что в настоящее время на рассмотрении находятся два предложения по компьютеризации: эксперты по таможенным вопросам высказываются в поддержку одного предложения, а МСАТ и эксперты от объединений поддерживают другое предложение. ИСМДП принял к сведению тот факт, что основные различия между этими двумя предложениями заключаются в процедурах управления гарантиями и декларирования.

D. Семинары МДП

26. ИСМДП был проинформирован об итогах Регионального семинара МДП для стран Балканского региона (11-12 мая 2006 года, София, Болгария), а также национальных семинаров МДП, проведенных секретариатом в Узбекистане и Таджикистане в апреле 2006 года.

XIII. ПРОВЕРКА, ПРОВЕДЕННАЯ КОМИССИЕЙ РЕВИЗОРОВ ООН И УСВН

27. ИСМДП был проинформирован о том, что после первоначальной проверки в 2005 году Комиссия ревизоров Организации Объединенных Наций (КР) провела в мае 2006 года еще одну проверку ЕЭК ООН. Кроме того, как было рекомендовано в письме руководства КР от 5 мая 2005 года, в марте - мае 2006 года Управление служб внутреннего надзора ООН (УСВН) провело проверку соглашения ЕЭК ООН - МСАТ, общих принципов функционирования и работы секретариата МДП, а также задач, выполняемых секретариатом. Результаты обеих проверок КР и УСВН еще не готовы. Как только эти результаты станут известны, они будут переданы Административному комитету МДП для информации и рассмотрения.

XIV. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

A. Применение процедуры МДП в Италии

28. Совет был проинформирован о проблемах, с которыми сталкиваются турецкие транспортные операторы в Италии в том случае, когда они принимают в порту Триест полуприцепы, направляющиеся в Испанию. Кратчайший путь до Испании из Триеста проходит на запад через Верону, Брешию, Геную и далее во Францию и Испанию, однако этот маршрут Восток-Запад подпадает под действие квоты, установленной в размере 4 000 операций в год для всех турецких операторов, тогда как ежегодная потребность составляет приблизительно 23 000 операций. В случае операций сверх этой квоты турецкие перевозчики намерены использовать так называемый маршрут Юг-Север,

проходящий от Триеста до Тревизо и далее, в Австрию, Германию, Францию и Испанию. Хотя этот маршрут почти на 600 км длиннее, чем маршрут Восток-Запад, он мог бы стать вполне приемлемым решением для турецких операторов, превышающих установленную квоту. Однако, ссылаясь на положения статьи 20 Конвенции МДП, итальянские таможенные органы в Триесте требуют, чтобы турецкие транспортные операторы следовали по маршруту Восток-Запад, и не разрешают задействовать маршрут Юг-Север даже при превышении квоты.

29. ИСМДП отметил, что, согласно пояснительной записке к статье 20, таможенным органам рекомендуется использовать свое право устанавливать маршрут только в тех случаях, когда они считают это совершенно необходимым. Совет также счел, что основные трудности, возможно, объясняются отсутствием координации между таможенными и другими итальянскими компетентными органами, ответственными за выдачу квот. В целях разъяснения ситуации ИСМДП поручил секретариату направить запрос в Таможенную администрацию Италии.

В. Применение процедуры МДП в Украине

30. Напомнив о проводившемся ранее рассмотрении вопроса об обязательном приостановлении перевозки МДП в Украине в тех случаях, когда причитающаяся сумма таможенных пошлин и сборов превышает 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), ИСМДП с сожалением отметил, что вышеупомянутые меры контроля по-прежнему действуют и что Государственная таможенная администрация Украины до сих пор не ответила на несколько писем секретариата. Совет счел, что этот вопрос следует довести до сведения Постоянного представительства Украины в Женеве и, если он не будет урегулирован, - Административного комитета МДП на его сессии в сентябре 2006 года.

С. Оформление книжек МДП на внешних границах Венгрии

31. МСАТ проинформировал ИСМДП о проблемах, с которыми транспортные операторы МДП уже полтора года сталкиваются на некоторых внешних границах Венгрии. В частности, операторов вынуждают пользоваться услугами таможенного агента для таможенной очистки грузов при оформлении книжек МДП и оплачивать сбор за услугу в размере 19 евро. Использование агента требуется даже при наличии перевода грузового манифеста на венгерский язык. Согласно МСАТ, такая практика противоречит не только положениям Конвенции, но и внутренним инструкциям, изданным Таможенной администрацией Венгрии. ИСМДП поручил секретариату на основе подробной

информации, которую представит МСАТ, связаться с таможенными органами Венгрии для исправления сложившейся ситуации. В этом контексте г-н Х. Маркес (Европейское сообщество) проинформировал Совет о том, что Европейская комиссия также попытается урегулировать эту проблему на уровне Сообщества.

D. Изменение кода страны ИСО для Румынии

32. ИСМДП принял к сведению, что в 2002 году Международная организация по стандартизации (ИСО) изменила трехбуквенный код страны для Румынии с ROM на ROU. В результате этого прежние идентификационные номера румынских держателей книжек МДП следует заменить новыми номерами. Однако ряд румынских операторов по-прежнему указывают на книжках МДП старые идентификационные номера. Это приводит к проблемам с таможенными органами в некоторых странах. Совет поручил секретариату изучить этот вопрос и найти приемлемое решение.

E. Вступление в силу приложения 10 к Конвенции

33. Совет напомнил, что 12 августа 2006 года вступило в силу приложение 10 к Конвенции, предусматривающее включение в правовой текст Конвенции положений, касающихся системы контроля за книжками МДП. ИСМДП отметил, что в будущем МСАТ представит подробную информацию об использовании этой системы контроля Договаривающимися сторонами.

F. Применение таможенного сопровождения в Республике Беларусь

34. По просьбе ИСМДП (TIRExB/REP/2005/28, пункт 35) г-жа Н. Рынкевич (Беларусь) представила Совету информацию о тарифных ставках на таможенное сопровождение в Республике Беларусь. Согласно белорусскому законодательству, сопровождение может организовываться тремя различными подразделениями Государственного таможенного комитета и министерства внутренних дел, тарифные ставки которых варьируются от 0,5 долл. США до 1,0 долл. США на километр. Ожидается, что в ближайшем будущем эти тарифы снизятся.

G. Прочие вопросы

35. Председатель проинформировала ИСМДП о том, что она получила письмо от Таможенной администрации Кыргызстана с просьбой в адрес Совета об оказании помощи в урегулировании некоторых проблем, касающихся национального гарантийного объединения МДП. Поскольку рамки возможных действий ИСМДП в этом отношении

представляются не совсем ясными, таможенным органам Кыргызстана было предложено представить дополнительные данные. Совет принял эту информацию к сведению.

XV. ОГРАНИЧЕНИЕ НА РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

36. ИСМДП решил, что следует ограничить распространение нижеперечисленных документов, изданных в связи с его текущей сессией: неофициальных документов № 7, 9 и 11 (2006 год).

XVI. СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

37. ИСМДП в предварительном порядке запланировал провести свою тридцатую сессию в Женеве 30 и 31 октября 2006 года.
