



**Экономический  
и Социальный Совет**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/7  
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 (ИСМДП)**

Деятельность ИСМДП

Доклад Председателя ИСМДП о работе его тридцать второй сессии

**I. УЧАСТНИКИ**

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою тридцать вторую сессию 29 и 30 марта 2007 года в Женеве.

2. На сессии присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н С. Багиров (Азербайджан), г-жа А. Дубеляк (Польша), г-н Х. Косеоглу (Турция), г-н Х. Линдстрём (Финляндия), г-н В. Лиховец (Украина), г-н В. Милошевич (Себрия), г-жа Я. Попиолек (Европейская комиссия), г-жа М. Рыбкина (Российская Федерация), 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. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ**

4. Собрание открыл г-н Х. Капел Феррер, директор Отдела транспорта ЕЭК ООН, который поздравил участников с их недавним избранием в качестве членов ИСМДП и пожелал Совету успешного выполнения возложенных на него функций. Он подчеркнул важную роль, которую ИСМДП играет в рамках Конвенции МДП посредством укрепления сотрудничества между компетентными органами и наблюдения за применением Конвенции МДП. Г-н Х. Капел Феррер напомнил о главных задачах Совета в соответствии с его кругом ведения, к числу которых, в частности, относятся наблюдение за функционированием системы гарантий МДП, контролирование работы по печатанию и распространению в централизованном порядке книжек МДП Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и контроль за ценами на книжки МДП. Важность этих видов деятельности для обеспечения необходимой транспарентности и отчетности в системе МДП подчеркивалась контрольными органами ООН. Г-н Х. Капел Феррер также обратил особое внимание на другие функции ИСМДП, такие как урегулирование споров, борьба с мошенничеством и оказание поддержки в применении процедуры МДП для обеспечения устойчивости Конвенции, включая поддержание хрупкого равновесия между партнерами из государственного и частного секторов. По мнению г-на Х. Капела Феррера, государственно-частное партнерство, являющееся одним из фундаментов Конвенции МДП, требует ответственного подхода и гибкости с обеих сторон для обеспечения непрерывного успешного функционирования Конвенции МДП и действительно полезного механизма для всех пользователей.

5. Г-н Х. Капел Феррер заверил ИСМДП в том, что ЕЭК ООН твердо намерена способствовать устойчивости Конвенции МДП и что ЕЭК ООН и секретариат МДП будут активно поддерживать деятельность Совета. В этом контексте г-н Х. Капел Феррер проинформировал ИСМДП о том, что г-н Пауль Хансен покидает пост секретаря МДП, поскольку он переходит на работу в другую организацию ООН. Пока не будет найдена окончательная замена, его обязанности будет выполнять г-н Роберт Новак из Отдела транспорта ЕЭК ООН. Членов ИСМДП просили оказывать поддержку г-ну Новаку и секретариату МДП в течение этого переходного периода.

6. ИСМДП поблагодарил г-на П. Хансена за многолетнее плодотворное сотрудничество и приветствовал г-на Р. Новака.

### **III. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

7. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную секретариатом (TIRExB/AGE/2007/32). Совет также отметил, что Председатель и МСАТ представят дополнительную информацию по пункту 8 а) повестки дня "Недостатки в таможенном оформлении книжек МДП в таможене места отправления".

### **IV. ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ**

8. Совет напомнил, что в соответствии с его правилами процедуры "он ежегодно на своем первом заседании избирает Председателя, который исполняет свои обязанности до избрания преемника. Он/она имеет право на переизбрание". В соответствии с вышеизложенным положением Председателем на 2007 год была переизбрана г-жа Наталья Рыбкина (Российская Федерация).

### **V. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ТРИДЦАТЬ ПЕРВОЙ СЕССИИ ИСМДП**

Документация: TIRExB/REP/2007/31draft

9. ИСМДП утвердил доклад о работе своей тридцать первой сессии (TIRExB/REP/2007/31draft) с учетом следующих изменений.

#### Пункт 10

Изменить этот пункт следующим образом:

"10. Совет подчеркнул, что структура формирования списка утерянных и аннулированных книжек МДП должна быть максимально упрощенной, с тем чтобы сотрудникам таможенных органов "на местах" было совершенно ясно, должны ли они принимать конкретную книжку МДП. ИСМДП придерживался того мнения, что Договаривающиеся стороны следует также проинформировать, через посредство Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и Административного комитета МДП, о принципах, изложенных в неофициальном документе № 5 (2005 год) и неофициальном документе № 3 (2007 год). С этой целью Совет просил МСАТ подготовить новый документ и, возможно, презентацию для одной из будущих сессий WP.30/AC.2".

### Пункт 13

Изменить этот пункт следующим образом:

"13. МСАТ придерживался того мнения, что вышеизложенный или подобный комментарий может также применяться к открытым платформам, используемым для перевозки контейнеров или тяжеловесных/громоздких грузов. МСАТ решил рассмотреть данный вопрос на своей следующей сессии".

10. Пересмотренный текст доклада о работе тридцать первой сессии Совета содержится в документе TIRExB/REP/2007/31.

## **VI. ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2007 И 2008 ГОДЫ**

Документация: TIRExB/AGE/2007/32 (приложение); неофициальный документ № 2 (2007 год)

11. ИСМДП утвердил свою программу работы на 2007 и 2008 годы, которая содержится в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/8.

12. В связи с контролем за ценами на книжки МДП на национальном уровне (пункт 9 программы) МСАТ указал, что цена на книжки МДП на уровне "бывших национальных объединений" является результатом многих факторов и что МСАТ не собирает и не будет собирать такую информацию. МСАТ также хотел бы знать, на какой правовой основе ООН, ЕЭК ООН и ИСМДП будут уполномочены собирать и регистрировать данные о ценах на национальном уровне и действовать в качестве контролирующих органов в сфере экономических отношений и/или конкуренции. Совет полагал, что такой мандат определен в Конвенции МДП, однако решил изучить этот вопрос более обстоятельно.

## **VII. ТЯГАЧИ В РАМКАХ КОНВЕНЦИИ МДП**

Документация: TIRExB/REP/2007/31draft; неофициальный документ № 1 (2007 год)

13. ИСМДП напомнил о проекте нового комментария к пункту 1 статьи 15 Конвенции, который был одобрен на предыдущей сессии (TIRExB/REP/2007/31draft, пункт 12), в целях облегчения таможенного оформления тягачей, осуществляющих перевозки МДП. Совет обсудил вопрос о том, должен ли этот комментарий охватывать открытые платформы, используемые для перевозки контейнеров или тяжеловесных/громоздких грузов, но постановил пока не развивать эту идею. Совет решил передать проект

комментария Административному комитету МДП для рассмотрения и возможного принятия. ИСМДП также полагал, что данный вопрос имеет особое значения для мультимодальных транспортных операций, и решил обсудить его на одной из своих будущих сессий. Кроме того, Совет отметил, что образец полностью заполненной книжки МДП, содержащийся в главе VII Справочника МДП, необходимо будет обновить, с тем чтобы включить в него не только полуприцеп, но и регистрационные номера тягачей.

### **VIII. ВОЗМОЖНОСТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ МДП В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ТЯГАЧ НЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ДЕРЖАТЕЛЮ КНИЖКИ МДП**

Документация: неофициальный документ № 4 (2007 год)

14. ИСМДП рассмотрел неофициальный документ № 4 (2007 год), в котором секретариат представил резюме обсуждения, проводимого Советом на протяжении последних двух лет, с тем чтобы Совет мог проанализировать вопрос о том, на чем сосредоточить внимание при изучении этой темы.

15. ИСМДП принял к сведению, что в нескольких странах уполномоченные держатели книжек МДП заключают соглашения с субподрядчиками в соответствии с национальным законодательством. В зависимости от национального законодательства в таких ситуациях ответственность по-прежнему лежит на уполномоченном держателе книжки МДП или может быть передана субподрядчику. По мнению некоторых членов Совета, гибкость при применении соответствующих положений на основе национального законодательства будет утеряна, если концепция субподрядчика будет официально включена в текст Конвенции и условия части II приложения 9 будут применяться в равной мере к уполномоченным держателям книжек МДП и субподрядчикам. С другой стороны, некоторые члены Совета полагали, что благодаря введению процесса выдачи разрешений операторам система МДП укрепилась, став надежной и безопасной системой транзита. Разрешение на использование системы МДП неуполномоченными субподрядчиками противоречила бы всем тем усилиями, которые предпринимались на протяжении последнего десятилетия для обеспечения долгосрочной устойчивости системы МДП. Анализируя этот аспект, ИСМДП рассмотрел вопрос о том, что, возможно, было бы целесообразно разработать отдельный, менее жесткий набор критериев для субподрядчиков. На данный момент было решено не развивать эту идею, поскольку могут возникнуть трудности в плане контролирования такого дополнительного механизма выдачи разрешений.

16. Для того чтобы продолжить обсуждение по этому вопросу, ИСМДП решил запросить дополнительную информацию о применении концепции субподрядчика на

национальном уровне, включая соответствующие положения об ответственности. С этой целью секретариату было поручено подготовить для предстоящей сессии Совета краткое обследование для распространения среди национальных таможенных координационных центров МДП и национальных объединений. ИСМДП просил секретариат при подготовке этого обследования принять во внимание обследование ИСМДП 1999 года, в ходе которого, в частности, была получена информация о том, каким образом в 14 из 39 стран-респондентов операции МДП разрешается выполнять другим лицам, помимо держателя книжки МДП (см. неофициальный документ AC.2/WP.30 № 5 от 1999 года).

## **IX. ПРИМЕНЕНИЕ СТАТЕЙ 39 И 40**

Документация: TIRExB/REP/2007/31draft; неофициальный документ № 3 (2006 год)/Rev.3

17. ИСМДП продолжил обсуждение оптимальной практики применения статей 39 и 40 в случае расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и фактическим содержанием грузового отделеия (неофициальный документ № 3 (2006 год)/Rev.3). Совет напомнил, что на предыдущей сессии один из членов ИСМДП не согласился с подходом, изложенным в описании практической ситуации № 2 (применение статьи 40), поскольку, по всей видимости, она не согласуется с последними постановлениями Европейского суда. В этом контексте Совет с удовлетворением отметил подготовленное секретариатом краткое резюме соответствующих судебных дел (С-238/02 совместно с С-246-02 от 4 марта 2004 года и С-195/03 от 3 марта 2005 год). ИСМДП указал на существенные различия между таможенными нарушениями, которые легли в основу этих судебных дел, и рассматриваемым примером оптимальной практики, а именно:

- все нарушения были совершены не при использовании процедуры МДП, а в рамках применяемого в Европейском союзе режима таможенного транзита;
- все дела касались контрабанды товаров, укрываемых от таможенного контроля;
- все нарушения были, вероятнее всего, так или иначе связаны с преступным намерением со стороны транспортного оператора.

18. Таким образом, ИСМДП полагал, что постановления Европейского суда, по всей видимости, не имеют отношения к применению статьи 40 Конвенции МДП и к практической ситуации № 2, изложенной в неофициальном документе № 3 (2006 год)/Rev.3. Для того чтобы подчеркнуть различие с вышеуказанными судебными

делами, Совет дополнил пример оптимальной практики замечаниями, подчеркнув, что ни одна из описанных практических ситуаций не связана с контрабандой и преднамеренными нарушениями Конвенции МДП держателем книжки МДП. В заключение ИСМДП принял пример оптимальной практики применения статей 39 и 40, содержащийся в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/9, и решил передать его Административному комитету МДП для рассмотрения.

## **X. НАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КНИЖКИ МДП**

### **Недостатки в таможенном оформлении книжек МДП в таможене места отправления**

19. ИСМДП был проинформирован о серьезных недостатках в заполнении и оформлении книжек МДП при отправлении, в частности при наложении таможенной печати в графе 16 отрывных листков вместо графы 17, и о принятии книжки МДП с истекшим сроком действия. Совет выразил глубокую обеспокоенность по поводу этих фактов и поручил секретариату связаться с соответствующими таможенными администрациями в целях исправления сложившейся ситуации.

20. ИСМДП также отметил изредка встречающиеся ошибки при брошюровании книжек МДП в типографии, когда в книжку МДП вшивается страница с разным номером (обычно со следующим последовательным номером). Такие ситуации создают значительные трудности для таможенных органов и практически исключают возможность завершения соответствующих операций МДП, поскольку на отрывных листках № 1 и 2 указаны разные номера.

### **Новая схема таможенного мошенничества**

21. Совет был проинформирован об усовершенствованной схеме мошенничества с документами, в которой задействованы ряд стран и несколько таможенных процедур (вывоз, общий транзит ЕС, хранение на таможенном складе для товаров в залоге, процедура МДП и ввоз). В ходе операции коммерческие и транспортные документы, в частности счета, упаковочные листы и накладные КДПГ, неоднократно подменялись для фальсификации описания грузов и их коммерческой стоимости. Поддельный счет прилагался также к книжке МДП, используемой для последнего отрезка пути. В грузовом манифесте книжки МДП отсутствовало описание грузов и указывалась только ссылка на прилагаемые документы. Кроме того, данные документы подшивались к книжке МДП таким образом, что их можно было легко заменить без оставления видимых следов. Все эти манипуляции приводили к значительному занижению таможенной стоимости и уклонению от уплаты таможенных налогов.

22. ИСМДП по достоинству оценил информацию об этом способе мошенничества и обратился ко всем Договаривающимся сторонам с настоятельным призывом обмениваться информацией о таможенном мошенничестве с помощью так называемого бланка сообщения о мошенничестве (БСМ) в целях разработки эффективных инструментов управления рисками. Подчеркивалось, что в данной ситуации в качестве грузоотправителя выступала оффшорная компания и что книжка МДП была открыта не в стране вывоза, а в одной из транзитных стран. В своих концепциях управления рисками многие таможенные администрации рассматривают подобные ситуации в качестве возможного признака мошенничества. Совет полагал, что неполное заполнение грузового манифеста книжки МДП также может служить сигналом раннего предупреждения.

23. ИСМДП провел обстоятельное обсуждение вопроса о том, каким образом бороться с мошеннической деятельностью с использованием вышеописанных или аналогичных схем. МСАТ констатировал, что в качестве одного из решений можно прилагать экспортную таможенную декларацию к книжке МДП или по крайней мере указывать в книжке МДП номер экспортной декларации. Однако некоторые другие члены Совета утверждали, что экспортная декларация содержит конфиденциальную коммерческую информацию и может быть использована недолжным образом. Вместо этого они высказались за расширение взаимной помощи и укрепление сотрудничества между таможенными администрациями. ИСМДП подчеркнул ключевую роль таможи места отправления в обеспечении надлежащего заполнения книжки МДП, а также брошюрования и штампелевания прилагаемых документов. Однако, как показала практика, об этой функции всегда забывают. Совет придерживался того мнения, что всем таможенным органам следует напомнить о возложенных на них обязанностях в соответствии с Конвенцией МДП, и вновь заявил о важности подготовки примера оптимальной практики в связи с использованием книжки МДП (см. пункт 24 ниже).

24. Представитель МСАТ присоединился к обсуждению, указав, что на настоящий момент Договаривающиеся стороны сталкиваются со следующими двумя видами мошеннической деятельности: i) мошенничество с документами, которое может получить распространение в странах, где строгий контроль дорожных транспортных средств не проводится, и ii) преступления с применением насилия (захват грузовых автомобилей, кражи, грабежи) в странах, где труднее совершить таможенное мошенничество с использованием поддельных или неправильно составленных документов. В этом контексте МСАТ напомнил об эффективных мерах, принимавшихся для борьбы с кражами/грабежами грузовых автомобилей и грузов, перевозимых с применением книжки МДП, в одной из Договаривающихся сторон в 2002-2003 годах (подробную информацию см. в неофициальном документе № 7 (2004 год)).



## **Оптимальная практика использования книжки МДП**

Документация: неофициальный документ № 5 (2007 год)

25. ИСМДП принял к сведению первый проект инструкции по заполнению книжки МДП, а также пример оптимальной практики использования книжки МДП таможенными места отправления, назначения и промежуточными таможенными (неофициальный документ № 5) (2007 год). Этот объемный документ был представлен незадолго до начала сессии, поэтому Совет решил вернуться к данному вопросу на следующей сессии и предложил своим членам изучить этот документ и направить возможные замечания в секретариат до 15 мая 2007 года.

## **XI. ПРИМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МДП В ИТАЛИИ**

26. ИСМДП напомнил о сообщении, согласно которому турецкие операторы сталкивались с проблемами при приеме полуприцепов в порту Триест, направлявшихся в Испанию, вследствие ограниченного числа разрешений на транспортировку по маршрутам Восток - Запад (TIRExB/REP/2006/29, пункты 28 и 29). Совет обсудил неофициальный документ № 6 (2007 год), содержащий письмо итальянских таможенных органов от 21 февраля 2007 года, касающееся применения процедуры МДП в Италии. Итальянские таможенные органы разъяснили, что основная ответственность за выдачу разрешений лежит на министерстве транспорта. В ответ на просигнализированные проблемы количество разрешений на 2006-2007 годы было увеличено.

27. В ответном выступлении член Совета из Турции подтвердил, что количество разрешений на ряде маршрутов Восток - Запад действительно увеличилось с 4 000 до 5 500 в год, однако этого по-прежнему явно недостаточно для удовлетворения спроса турецких операторов, составляющего не менее 25 000 перевозок Восток - Запад в год. Он подчеркнул, что основания, на которые ссылается Таможенная администрация Италии, не являются совершенно необходимыми, хотя рекомендуется, чтобы право устанавливать маршрут использовалось только в тех случаях, когда это совершенно необходимо. Кроме того, он хотел бы получить разъяснения по поводу специальных разрешений. Он придерживался того мнения, что итальянские таможенные органы, предписывая маршрут Восток - Запад, несмотря на отсутствие достаточных разрешений, ненадлежащим образом применяют положения статьи 20 Конвенции МДП. ИСМДП принял к сведению письмо итальянской таможни и комментарии к нему члена Совета из Турции и предложил турецким компетентным органам детально проанализировать этот вопрос в письме секретариату МДП, которое будет передано итальянским компетентным органом для дополнительного разъяснения.

## **ХII. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЕКРЕТАРИАТА МДП**

### **Последующая деятельность в контексте предыдущих решений ИСМДП**

28. ИСМДП был проинформирован о последующей деятельности секретариата в контексте предыдущих решений Совета, в частности о подготовке онлайн-версии обследования по вопросу об уровне гарантии МДП и функционировании системы гарантий МДП (TIRExB/REP/2007/31, пункт 14).

### **МБДМДП**

29. ИСМДП принял к сведению сообщение о положении в связи с передачей данных в МБДМДП, а также об усилиях, предпринимаемых секретариатом для повышения процентной доли респондентов. В некоторых Договаривающихся сторонах Конвенции нет уполномоченных операторов МДП, а информация от четырех стран по-прежнему отсутствует. Совет также отметил, что с 1 апреля 2007 года будет изменен код страны ИСО для Сербии.

### **Мероприятия МДП**

30. ИСМДП был проинформирован об итогах международной конференции "Вклад системы МДП в обеспечение безопасности торговли и транспорта" (Москва, 13 и 14 марта). Совет также принял к сведению сообщение о неофициальном совещании экспертов (Белград, 7 и 8 марта 2007 года), которое было проведено в рамках Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации и на котором была обновлена вторая глава эталонного образца компьютеризованной процедуры МДП, содержащая так называемые "требования к электронному бизнесу", с тем чтобы представить ее на следующей сессии Специальной группы экспертов (Женева, 12 июня 2007 года). ИСМДП полагал, что вопрос о текущем состоянии процесса компьютеризации процедуры МДП следует периодически включать в повестку дня Совета.

## **ХIII. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

31. ИСМДП был кратко проинформирован о проблемах, с которыми сталкиваются операторы МДП в двух странах, и предложил МСАТ представить документ для рассмотрения на следующей сессии.

#### **XIV. ОГРАНИЧЕНИЕ НА РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ**

32. ИСМДП решил, что следует ограничить распространение следующего документа, изданного в связи с его текущей сессией: неофициального документа № 4 (2007 год).

#### **XV. СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ**

33. ИСМДП решил провести свою тридцать третью сессию в Женеве 11 июня 2007 года совместно со сто шестнадцатой сессией Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).

-----