



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
RESTRICTED

TRANS/WP.30/2003/3  
26 November 2002

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом

(Сто третья сессия, 4-7 февраля 2003 года,  
пункт 8 b) ii) повестки дня)

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ  
ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП  
(КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)**

**Пересмотр Конвенции**

**Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП**

**Оптимальная практика, связанная с документацией, требующейся  
в ходе перевозки МДП**

**Записка секретариата**

**А. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1. Рабочая группа на своей сто первой сессии рассмотрела результаты проведенного секретариатом обзора требований к документации для операций МДП (TRANS/WP.30/2002/15). Это обследование показало, что многие таможенные органы требуют и другую информацию, помимо информации, содержащейся в книжке МДП, для осуществления наблюдения и контроля за операциями МДП.

2. Рабочая группа повторила, что в соответствии с Конвенцией, помимо книжки МДП, никакой другой дополнительной информации и документации, касающейся таможенных транзитных операций, не требуется. Тем не менее Рабочая группа, признав потребность некоторых таможенных органов в получении более полной информации для обеспечения таможенных транзитных операций МДП на национальном уровне, поручила секретариату подготовить к ее следующей сессии предложения по оптимальной практике, касающейся требований к документации в связи с процедурой МДП (TRANS/WP.30/202, пункты 35 и 36).

3. В соответствии с этой просьбой секретариат подготовил настоящий документ.

## **В. КИОТСКАЯ КОНВЕНЦИЯ**

4. Следует подчеркнуть, что процедура МДП служит особым примером таможенного транзита. Несмотря на некоторые различия, процедуры таможенного транзита преследуют единую цель (облегчение перевозки грузов в условиях таможенного контроля из одной таможни в другую) и должны регулироваться одинаковыми общими принципами. Таким образом, для разработки примера оптимальной практики в рамках системы МДП следует принять во внимание также опыт, накопленный в рамках других режимов таможенного транзита. В этой связи наилучшей ссылкой, по-видимому, служит пересмотренная Киотская конвенция (ее полное название - Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур), подготовленная под эгидой Всемирной таможенной организации (ВТАМО) и отражающая последние достижения в таможенной сфере во всем мире.

5. Помимо основного текста Конвенции, а также общего приложения и конкретных приложений к ней, в пересмотренной Киотской конвенции содержатся руководящие принципы осуществления, обеспечивающие эффективное применение таможенными администрациями принципов упрощения и модернизации, предусмотренных Конвенцией. Руководящие принципы упрощения на основе использования эффективных методов контроля и автоматизации, включающие также примеры оптимальной практики, разрабатываются для каждой процедуры и каждого вида практики, предусмотренных в общем приложении и конкретных приложениях.

6. Требования к документации в связи с таможенным транзитом затрагиваются в конкретном приложении Е и в руководящих принципах "таможенного транзита", а также в конкретном приложении А и руководящих принципах "таможенных формальностей,

которые необходимо выполнить до подачи грузовой декларации". Соответствующие положения излагаются ниже:

## **"6.1 Грузовая декларация и описательные документы**

### Стандарт 6

*Любой коммерческий или транспортный документ, в котором ясно указываются необходимые сведения, должен приниматься в качестве описательной части декларации на товары для целей таможенного транзита, и о таком принятии должна быть сделана пометка в документе.*

Грузовая декларация должна быть такой, чтобы можно было идентифицировать грузы, подпадающие под транзитную процедуру. Документ, определенный в качестве "грузовой декларации" в общем приложении, является таможенным документом, требующимся для транзита. Однако требующиеся данные зачастую уже имеются в компьютерной системе оператора, в коммерческих документах или в транспортных документах (таких, как упаковочный лист). Поэтому эти документы могут приниматься в качестве описательной части грузовой декларации, и в самой декларации должны содержаться лишь минимальные данные, требующиеся для идентификации груза, например данные об общем количестве грузовых мест, общем весе, а также ссылка "в соответствии с прилагаемыми списками" либо аналогичная формулировка.

Таможня назначения и в соответствующих случаях другие заинтересованные таможи, как, например, таможни выезда и въезда, должны быть в состоянии обеспечить, чтобы коммерческий документ или сопровождающий транспортный документ, представляющий собой описательную часть грузовой декларации, являлся фактическим документом, принимаемым таможнями отправления. Поэтому в данном документе таможня должна проставлять соответствующую пометку. В качестве приемлемого решения на этом документе можно было бы проставлять как номер грузовой декларации (идентификация), так и официальную печать (аутентификация).

## 7. Предъявление груза таможен

### Стандарт 8

***В том случае, когда таможен требует документацию в отношении предъявления груза таможен, эта документация не обязательно должна содержать больший объем информации, чем это необходимо для идентификации груза и транспортных средств.***

Основной принцип стандарта 8 заключается в сведении к минимуму требований об информации, которая позволит таможен обеспечить соответствие нормам таможенного законодательства. Таможен, как правило, не следует требовать никакую дополнительную информацию, помимо описания груза и грузовых мест (маркировки и номеров, количества и веса) и идентификации транспортных средств.

Некоторые администрации могут требовать представления документации после предъявления груза таможен. Эта документация, возможно, должна соответствовать отдельной таможенной модели или формату, однако более ощутимому облегчению процедур торговли способствовало бы принятие таможен любого коммерческого или официального документа, содержащего подробные сведения, необходимые для идентификации груза. Эту информацию обычно можно получать из коммерческой транспортной документации, содержание которой может изменяться в зависимости от вида транспорта.

### Рекомендованная практика 9

***Таможен следует ограничивать свои требования об информации сведениями, имеющимися в обычной документации перевозчиков, и следует основывать свои требования на предписаниях, изложенных в соответствующих международных транспортных соглашениях.***

Основной принцип рекомендованной практики 9 заключается в использовании имеющейся информации вместо предъявления требования о ее дублировании в ином виде для таможенных целей.

Документы, требующиеся для предъявления груза, не должны содержать никакой дополнительной информации, помимо следующих данных:

...

- груз, доставляемый сухопутным транспортом;
- держатель груза;
- страна отправления;
- страна назначения (если это применимо);
- регистрационный (регистрационные) номер(а) дорожного (дорожных) транспортного (транспортных) средства (средств) (если это применимо);
- идентификационный (идентификационные) номер(а) контейнеров (если это применимо);
- маркировка и количество грузовых мест;
- количество и характер груза;
- вес брутто;
- маркировка и количество пломб (если это применимо)..."

### **С. ПРЕДЛОЖЕНИЕ СЕКРЕТАРИАТА**

8. Секретариат предлагает использовать указанные выше руководящие принципы Киотской конвенции в качестве основы для оптимальной практики либо комментария, подлежащего включению в Справочник МДП и касающегося требований относительно предоставления документации в связи с процедурой МДП, следующим образом:

*Информация и документация, помимо книжки МДП, которые могут требоваться таможенной в связи с перевозкой МДП*

*В тех случаях, когда таможенные органы требуют дополнительную документацию в связи с перевозкой МДП, не следует требовать, чтобы эта документация содержала больший объем информации, чем это необходимо для идентификации груза и дорожных транспортных средств. Таможням следует ограничивать свои требования относительно информации сведениями, имеющимися в обычной документации перевозчиков (накладная КДПГ, упаковочный лист, счет-фактура, если имеется, и т.д.) и следует основывать свои требования на предписаниях, изложенных в соответствующих международных транспортных документах, как, например, Конвенция КДПГ 1956 года. Любой коммерческий или транспортный документ, используемый таможенными органами, должен быть идентифицирован посредством указания соответствующего (соответствующих) номера (номеров) книжки (книжек) МДП и должен быть проштампован таможенной.*

---