



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/AC.2/2004/16  
5 August 2004

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года  
(Тридцать седьмая сессия, 14 и 15 октября 2004 года,  
пункт 3 а) i) повестки дня)

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

**Деятельность ИСМДП**

**Доклад Председателя ИСМДП**

**Доклад о работе двадцать второй сессии ИСМДП**

**УЧАСТНИКИ**

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою двадцать вторую сессию 24 и 25 мая 2004 года в Риме (Италия).
2. 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-н О. Федоров (Украина); г-жа Й. Касикчи (Турция); г-н Ж. Маркес (Европейское сообщество); г-жа Х. Метакса-Мариату (Греция); г-жа Н. Рыбкина (Российская Федерация).

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

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ**

4. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную секретариатом МДП (TIRExB/AGE/2004/22), включив в нее следующие вопросы в рамках пункта 10 "Разное":

- Утерянные и краденые книжки МДП.
- Применение предписаний о таможенном сопровождении на Украине.
- Выдача книжек МДП на тягачи.
- Ограничение на распространение документов.
- Изменения в формате вебсайта ИСМДП.
- Возможность использования процедуры МДП в случае осуществления части перевозки по воздуху.

#### **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДВАДЦАТЬ ПЕРВОЙ СЕССИИ ИСМДП**

Документация: TIRExB/REP/2004/21draft; неофициальный документ № 3 (2004 год)

5. Приняв во внимание комментарии, переданные членами ИСМДП и МСАТ (неофициальный документ № 3 (2004 год)), ИСМДП утвердил доклад о работе своей двадцать первой сессии (TIRExB/REP/2004/21draft) при условии внесения в него следующих изменений:

Пункт 19,

Изменить предпоследнее предложение следующим образом:

"ИСМДП учел, что Европейский суд недавно принял решение о роли национального гарантийного объединения в процедуре формулирования таможенной претензии в рамках Европейского союза".

Пункты 31-33,

Изменить пункты 31-33 следующим образом:

"31. МСАТ проинформировал ИСМДП о ходе арбитражного разбирательства между МСАТ и прежним пулом страховщиков, который в одностороннем порядке прекратил обеспечивать страховое покрытие по книжкам МДП в конце 1994 года ввиду наличия значительного числа таможенных претензий. В ноябре 1997 года Арбитражный суд объявил аннулирование этого договора страхования незаконным и неправомерным деянием. В ноябре 2003 года суд вынес окончательное постановление, в соответствии с которым все таможенные претензии были классифицированы по нескольким группам. На страховой пул было возложено обязательство оплатить претензии по одним группам, между тем как оплаты страховщиком претензий по некоторым другим группам предусмотрено не было.

32. С учетом решения Арбитражного суда МСАТ надеется провести совещание со страховщиками в течение февраля 2004 года для обеспечения на национальном уровне рассмотрения претензий. Первоначальная информация о последствиях решения Арбитражного суда также будет представлена компетентным органам в феврале 2004 года.

33. Было отмечено, что Арбитражный суд компетентен выносить решения относительно ответственности МСАТ и прежнего пула страховщиков в плане выполнения договора страхования, реализация которого была прекращена в 1994 году. Решения этого Суда не касались договоров о гарантиях, заключенных между гарантийными объединениями и таможенными органами на национальном уровне, и не определяли обоснованность таможенных претензий. Поэтому если не удастся достичь консенсуса относительно обоснованности некоторых претензий, то возможны национальные судебные разбирательства.

33-бис. ИСМДП принял к сведению приведенную выше информацию и просил МСАТ представить более подробные данные по этому вопросу."

Пункт 36,

Изменить наименование перед пунктом 36 следующим образом:

"НАЗНАЧЕНИЕ СЕКРЕТАРЯ МДП".

Пункт 37.

Изменить пункт следующим образом:

"37. Из-за недостатка времени ИСМДП решил отложить рассмотрение данного вопроса до следующей сессии Совета".

6. Пересмотренный текст доклада о работе двадцать первой сессии Совета содержится в документе TIRExB/REP/2004/21.

**ТЕКУЩИЕ ПРОБЛЕМЫ В СИСТЕМЕ МДП**

**Безопасность в цепочке поставок**

Документация: неофициальный документ № 4 (2004 год)

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 этом документе 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. Совет принял к сведению, что после событий, происшедших 11 сентября 2001 года, как перед правительствами, так и перед международными организациями возникла новая проблема, состоящая в эффективной борьбе с терроризмом и в предотвращении новых террористических нападений, в частности в сфере транспорта. С целью реагирования на ощутимую угрозу для безопасности и защиты своих национальных интересов некоторые страны приняли односторонние меры. Такие действия могут привести к распространению односторонних и несогласованных инициатив по введению новых видов контроля на границах в ущерб грузовым потокам в рамках международной цепочки поставок. Поэтому проблема безопасности в цепочке поставок интенсивно обсуждается многими национальными и межправительственными органами. В частности, важную деятельность в этой сфере проводит Всемирная таможенная организация. Однако до сих пор ни одна из организаций не представила комплексного решения проблемы безопасности в цепочке поставок.

8. В этой связи возникает вопрос о том, каким образом международная цепочка поставок может повлиять на процедуру МДП. Было отмечено, что нынешние условия функционирования МДП не предусматривают использования полной цепочки поставок. Поэтому значительное число мер и существенных информационных элементов, относящихся к цепочке поставок и используемых до и/или после осуществления процедуры МДП, не были включены в процедуру МДП и не были в ней задокументированы. 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 Конвенции МДП). В настоящее время процедура МДП относится главным образом только к грузам и транспортному оператору, перевозящему грузы, в момент контроля.

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 счел, 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 проблем, 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.

11. Совет подчеркнул, что самое важное - это не создать угрозу для реализации усилий по облегчению международных перевозок при принятии мер, направленных на повышение безопасности в цепочке поставок. Совет также принял к сведению, что некоторые из указанных выше проблем, например проблема надежности таможенных пломб, рассматриваются Рабочей группой (WP.30) ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, и поручил секретариату подготовить новый документ по данной теме к одной из своих будущих сессий с учетом соображений WP.30.

### **Профессиональная подготовка сотрудников таможни**

Документация: неофициальный документ № 5 (2004 год)

12. ИСМДП одобрил неофициальный документ № 5 (2004 год), подготовленный секретариатом и содержащий анализ профессиональной подготовки, проводившейся ИСМДП в 1999-2004 годах, а также предложений о повышении эффективности такой деятельности в будущем. ИСМДП напомнил, что в соответствии со статьей 10 приложения 8 к Конвенции он "*оказывает поддержку* в подготовке сотрудников таможенных органов и других заинтересованных сторон, имеющих отношение к процедуре МДП". В этой связи Совет счел, что его функция состоит в стимулировании выявления потребностей в профессиональной подготовке и в поддержке усилий других сторон по профессиональному обучению/воспитанию своих сотрудников, занимающихся процедурой МДП. Роль ИСМДП не состоит в принятии ответственности компетентных

национальных органов за профессиональную подготовку их должностных лиц в сфере МДП и в финансировании такой профессиональной подготовки.

13. Вместе с тем ИСМДП с обеспокоенностью отметил, что в некоторых Договаривающихся сторонах профессиональная подготовка на национальном уровне оставляет желать лучшего. Этот вывод может быть сделан с учетом того обстоятельства, что время от времени в секретариат МДП поступают простые вопросы по самым элементарным аспектам процедуры МДП, а также жалобы на явные ошибки, допускаемые на работе сотрудниками таможен, которые непосредственно участвуют в применении процедуры МДП; эти ошибки связаны, в частности, с заполнением книжек МДП и проставлением в них печатей, нанесением таможенных пломб и т.д.

14. Совет счел, что улучшить сложившуюся ситуацию можно в том случае, если им будут приняты следующие меры:

- обращение внимания генеральных директоров таможенных департаментов и таможенных координационных центров МДП на постоянную необходимость в организации/проведении профессиональной подготовки МДП для национального персонала и указание общих ошибок, совершаемых таможенными;
- стимулирование распространения уже имеющейся документации, способной облегчить профессиональную подготовку МДП на национальном уровне, например Справочника МДП, включающего образец полностью оформленной книжки МДП и соответствующие примеры оптимальной практики;
- подготовка новых практических материалов для такой профессиональной подготовки, например поэтапных инструкций по заполнению книжки МДП.

15. В связи с учебными материалами ИСМДП счел, что таможенные администрации, накопившие обширный опыт применения Конвенции МДП, могли бы поделиться информацией о своих внутренних технических инструкциях (перечнях проверочных операций) по практическому применению Конвенции МДП. В этой связи членам ИСМДП было предложено передать свои национальные перечни проверочных операций. После того как эти инструкции будут получены, они будут использованы для подготовки информации о примерах оптимальной практики, которая будет переведена на различные языки и распространена среди Договаривающихся сторон, испытывающих потребность в проведении профессиональной подготовки. Было также отмечено, что опубликование информации не только о примерах оптимальной практики, но и о типичных ошибках может быть полезным для целей профессиональной подготовки.

16. ИСМДП отметил, что профессиональная подготовка сотрудников таможни - это одна из решающих проблем для новых Договаривающихся сторон Конвенции МДП. 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. В то же время Совет отметил, что профессиональная подготовка сотрудников таможни должна рассматриваться в качестве приоритета также и "прежними" Договаривающимися сторонами, которые, возможно, утратили навыки применения Конвенции МДП.

17. ИСМДП также принял к сведению проект испытания, включающий ряд вопросов, касающихся ключевых положений Конвенции МДП (приложение к неофициальному документу № 5 (2004 год)). Совет счел, что этот документ может быть полезен для оценки знаний всех сотрудников таможни, участвующих в системе МДП: от координационных центров МДП до местного персонала. Членам ИСМДП было предложено проанализировать это испытание и передать свои комментарии, а также новые вопросы. Было отмечено, что это испытание следует дополнить перечнем правильных ответов и их разъяснениями. Совет также счел, что некоторые вопросы, предусмотренные этим испытанием, могли бы использоваться для разработки раздела "Часто задаваемые вопросы" (ЧЗВ) на вебсайте МДП.

18. Совет также обсудил идею создания онлайн-обучающего модуля для сотрудников таможни. 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.



## **ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ТАМОЖЕННОГО МОШЕННИЧЕСТВА В РАМКАХ СИСТЕМЫ МДП**

### **Сотрудничество с национальными учреждениями и международными организациями в данной области**

Документация: неофициальный документ № 6 (2004 год)

19. ИСМДП заслушал информацию о том, что секретариат МДП принял участие в сессии Комитета ВТО по правоприменительным мерам, которая состоялась в марте 2004 года, и представил материалы по проблеме безопасности в рамках процедуры МДП. ВТО было предложено осуществлять дальнейшее сотрудничество в следующих двух конкретных областях:

- неофициальный обмен информацией и сообщениями между всеми соответствующими органами, например ОЛАФ, ВТО, МСАТ, ЕЭК ООН и т.д.;
- принятие резолюции с целью более эффективного определения мошенничества в рамках различных транспортных систем.

Совет принял к сведению, что ВТО рассматривает указанные выше вопросы, и решил вернуться к этому пункту сразу же после поступления ответа от ВТО.

20. ИСМДП напомнил, что на своей двадцатой сессии Совет решил направить письмо генеральным директорам таможенных департаментов с целью получения более подробной информации о видах мошенничества в рамках процедуры МДП, которые были выявлены и/или проанализированы национальными правоприменительными органами, и поручил секретариату МДП подготовить такое обследование (TIRExB/REP/2004/20, пункт 12). Согласно этой просьбе и в соответствии с консультациями, проведенными членами ИСМДП, секретариат подготовил и в апреле 2004 года передал генеральным директорам таможенных департаментов вопросник (неофициальный документ № 6 (2004 год)). Предельный срок для представления ответов - 1 июня 2004 года.

21. Секретариат сообщил Совету, что до настоящего времени поступило лишь несколько ответов на вопросник, но с учетом обширности некоторых из этих ответов уже сейчас ясно, что вопросник позволит получить интересные материалы для дальнейшего исследования этой темы. С учетом того, что в некоторых Договаривающихся сторонах, представивших ответы, для заполнения вопросника были задействованы общие усилия различных таможенных и правоприменительных служб, Договаривающиеся стороны

могут считать, что установленный предельный срок до 1 июня является ориентировочным. Секретариат намерен принять к сведению максимально возможное число ответов и будет признателен тем Договаривающимся сторонам, которые, не имея возможности представить ответы в установленный срок, проинформируют его, что они представят ответы с запозданием; в этом случае он сможет учесть данное обстоятельство.

**Кражи и ограбления на грузовых транспортных средствах, перевозящих грузы с применением книжки МДП**

Документация: неофициальный документ № 7 (2004 год)

22. ИСМДП рассмотрел неофициальный документ № 7 (2004 год) МСАТ, касающийся краж/ограблений на грузовых транспортных средствах, перевозящих грузы с применением книжки МДП. Согласно этому документу, в 1995-2003 годах было зарегистрировано около 800 случаев краж/ограблений. Пиковая доля этих нарушений приходится на конец 1990-х годов, между тем как в 2002-2003 годах ситуация стабилизировалась. МСАТ отметил интересную тенденцию в области краж/ограблений: они чаще происходят в странах, где осуществляется строгий контроль за автотранспортными средствами. Возможно, причина этого состоит в том, что в этих странах труднее совершить таможенное мошенничество с использованием фальсифицированных или неверно оформленных документов и т.д. Таким образом, единственный имеющийся в этом случае выход - это организация таких очевидных преступлений, как кражи и ограбления.

23. Совет провел обмен мнениями относительно возможных общих видов краж и ограблений и пришел к выводу о том, что их не существует, поскольку каждый индивидуальный случай весьма отличается от другого. 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). С другой стороны, во многих случаях транспортные операторы теряли не только груз, но и свои грузовые транспортные средства, и, следовательно, действительно являлись жертвами преступлений.

24. ИСМДП счел, что компетентными органами в данной области служат не таможенные органы, а министерства внутренних дел и транспорта. Таким образом, таможня может лишь обратить внимание этих органов на данную проблему и предложить некоторые рекомендации. В то же время автотранспортный сектор (МСАТ и национальные объединения) может сыграть важную роль в предотвращении краж и ограблений, например, посредством повышения осведомленности транспортных

операторов в данной сфере и вынесения им рекомендаций о безопасных маршрутах и местах стоянки, времени отдыха, указаниями номеров телефонов, по которым следует звонить в экстренном случае и т.д. (см. неофициальный документ № 7 (2004 год)). В этой связи Совет приветствовал такие усилия, предпринимаемые МСАТ в сотрудничестве с таможенными органами и полицией одной из наиболее затронутых данной проблемой стран для стабилизации ситуации в ней. И наконец, Совет решил вернуться к данному вопросу на одной из своих будущих сессий, если это будет необходимо.

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

Документация: неофициальный документ № 8 (2004 год); неофициальный документ № 12 (2004 год)

25. ИСМДП напомнил о своем предыдущем рассмотрении проекта обследования по вопросу о применении части II приложения 9 к Конвенции МДП на национальном уровне (TIRExB/REP/2004/21, пункт 21). В соответствии с замечаниями ИСМДП секретариат изменил вопросник и распространил его среди таможенных администраций и национальных гарантийных объединений Договаривающихся сторон. Предельный срок для предоставления ответов - 15 июня 2004 года. Окончательный вариант обследования был воспроизведен в неофициальном документе № 8 (2004 год).

26. Совет также рассмотрел неофициальный документ № 12 (2004 год), содержащий выдержки из прежней документации, изданной в 1999-2000 годах, вместе с рядом предложений, касающихся стандартного применения статьи 38 и части II приложения 9 к Конвенции МДП. В частности, ИСМДП определил два вопроса, которые могут иметь отношение к нынешней дискуссии, а именно:

- комбинированные перевозки по процедуре МДП (так называемые субподрядчики);
- согласованное применение статьи 38 Конвенции МДП.

27. После краткого обмена мнениями ИСМДП решил дождаться результатов проведения обзора по вопросу о применении части II приложения 9 к Конвенции МДП (см. пункт 25 выше) и затем вернуться к этой теме.

**Предложения МСАТ относительно предотвращения таможенного мошенничества в рамках системы МДП и борьбы с ним**

Документация: неофициальный документ № 19 (2003 год)

28. Совет решил пересмотреть неофициальный документ № 19 (2003 год) сразу же после получения результатов обследований по вопросу о видах мошенничества в рамках процедуры МДП и о применении части II приложения 9 к МДП (см. соответственно пункты 20 и 25 выше).

**НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ГАРАНТИЙНОЙ СИСТЕМЫ МДП**

**Текущие статистические данные о таможенных претензиях**

29. МСАТ проинформировал ИСМДП о текущем статусе уведомлений и претензий:

- в период с 1 января 2004 года по 29 апреля 2004 года поступило 2 425 уведомлений и предварительных уведомлений;
- по состоянию на 29 апреля 2004 года существовало 8 347 неурегулированных требований уплаты, относящихся как к прежнему, так и к новому пулу страховщиков;
- в период с 1 января 2004 года по 29 апреля 2004 года 59 претензий было урегулировано посредством уплаты запрашиваемой суммы и 111 претензий - в административном порядке или на основе решения суда без ее уплаты.

30. В этой связи МСАТ также сообщил ИСМДП, что в период с 1 января 2004 года по 29 апреля 2004 года было передано 3 173 запроса о сверке данных, на 1 155 из которых были даны ответы. Доля ответов составила 49%, а средняя задержка с ответом - 19 дней. Эти показатели свидетельствуют об улучшении ситуации по сравнению с 2003 годов (39% и 28 дней соответственно). Однако, по заявлению МСАТ, в течение 24 часов в систему SafeTIR было сообщено о прекращении лишь 1% операций МДП.

### Прежний страховой пул

Документация: неофициальный документ № 13 (2004 год)

31. В соответствии с просьбой ИСМДП, изложенной на его двадцать первой сессии (TIRExB/REP/2004/21, пункт 33), МСАТ передал Совету подробную информацию об окончательном решении арбитражного суда от 16 декабря 2003 года. На основании этого решения Арбитражный суд завершил процедуру рассмотрения всех отдельных дел. Результатом этого решения явилось подразделение на три категории тех дел, которые все еще не были урегулированы:

- i) дела, по которым гарантия страховщиков была подтверждена в той мере, в какой компетентный местный суд на основании окончательного решения отклонил возражения гарантийной системы, подтвердив тем самым законность таможенных требований;
- ii) дела с истекшим сроком давности, по которым предусмотренные Конвенцией МДП сроки уведомления и предъявления национальным гарантийным объединениям требований об уплате (статья 11) не были соблюдены и по которым гарантийное покрытие не может быть истребовано ни у ассоциаций, ни тем более у страховщиков;
- iii) дела, по которым страховщики были освобождены от любых обязательств и в отношении которых МСАТ (и его объединения-члены) должны нести ответственность по их урегулированию, равно как и финансовые последствия по этим делам, в том случае, если законность требований об уплате была установлена и подтверждена компетентными местными судами.

32. МСАТ также представил следующие статистические данные относительно таможенных претензий, касающихся прежнего страхового пула:

- число неурегулированных дел, на которые распространяется страховое покрытие прежнего пула страховщиков: 6 205;
- число урегулированных дел (в результате уплаты или закрытых без уплаты) в период с 5 декабря 1994 года по 25 апреля 2004 года: 3 993;
- число дел, по которым гарантия страховщиков была подтверждена в тех случаях, когда местный суд на основании окончательного решения отклонил

возражения гарантийной системы, подтвердив тем самым законность таможенных требований: 1 500;

- число дел с истекшим сроком давности, по которым гарантия не может быть истребована: 228;
- число дел, по которым страховщики были освобождены от всех обязательств: 484.

33. Как отметил МСАТ, указанные выше статистические данные свидетельствуют о том, что благодаря усилиям МСАТ и его объединений-членов 3 993 дела были урегулированы в течение затянувшегося арбитражного разбирательства, охватившего все страны, в которых были предъявлены требования; это достижение не следует недооценивать. МСАТ считает, что все дела, которые можно было урегулировать в течение 10 лет, были урегулированы и прекращены. Что касается дел, которые до сих пор не урегулированы, то, как отметил МСАТ, их законность оспаривалась с самого начала гарантийными объединениями, МСАТ и страховщиками в соответствии с обычными процедурами. Вопрос отсутствия доказательств законности требований уплаты, предъявленных существовавшей ранее гарантийной системе, остается открытым и по сей день.

34. По мнению МСАТ, в случае до сих пор неурегулированных дел их законность должна быть установлена либо:

- на основании административного решения, принятого таможенными органами о закрытии всех дел, в случае которых, в соответствии с Конвенцией МДП и с учетом ее непрерывного применения в течение последних 50 лет и предшествующей судебной практики разбирательства таких дел Верховными судами некоторых стран, никакие суммы не подлежат выплате со стороны гарантийной системы; либо
- посредством передачи этих дел на рассмотрение национальными судами на совершенно равной и независимой основе в целях подтверждения законности требований, предъявленных таможенными органами гарантийным объединениям, действующим в качестве гарантов, или их отклонения на основе юридических аргументов, представленных гарантийной системой;
- путем устранения сложившейся ситуации за счет глобального урегулирования на основании соответствующих соглашений.

35. ИСМДП принял к сведению приведенную выше информацию. Было отмечено, что таможенные претензии, касающиеся прежнего страхового пула, до сих пор рассматриваются и что гарантийная система МДП должна функционировать таким образом, чтобы аналогичные ситуации никогда не повторялись в будущем. Совет был также проинформирован о том, что Европейская комиссия приступила к судебному разбирательству в отношении двух государств - членов ЕС, которые приостановили процессуальные действия в отношении своих национальных гарантийных объединений, дожидаясь завершения арбитражной процедуры. Предполагается, что первые результаты этого разбирательства станут известны в конце 2004 года.

### **Функционирование гарантийной системы**

Документация: TRANS/WP.30/2004/1; TRANS/BUR.2003/4; TRANS/BUR.2003/11

36. ИСМДП напомнил, что одна из его функций заключается в наблюдении за функционированием гарантийной системы МДП. Совет принял к сведению, что данный вопрос, по-видимому, представляет большую важность для Договаривающихся сторон Конвенции МДП, поскольку за последнее время он затрагивался на различных форумах, имеющих отношение к МДП:

- на региональном учебном семинаре МДП, состоявшемся в Москве 2 и 3 октября 2003 года, был сделан вывод о том, что аспекты функционирования гарантийной системы требуют дальнейших разъяснений (TRANS/WP.30/2004/1, пункт 29). МСАТ заявил о своей готовности передать всю необходимую информацию относительно функционирования гарантийной системы, и к нему была обращена просьба предоставить Рабочей группе для дальнейшего разъяснения и рассмотрения числовые и другие данные о гарантийной системе, которые были приведены в выступлении его сотрудника (TRANS/WP.30/2004/1, пункт 25);
- рассмотрев документ TRANS/BUR.2003/4, представленный МСАТ, Бюро Комитета по внутреннему транспорту пожелало получить более подробные разъяснения, касающиеся рисков, которым подвержены МСАТ и страховщики в связи с управлением гарантийной системой (TRANS/BUR.2003/11).

37. В этих условиях ИСМДП просил МСАТ представить материалы о структуре и механизме функционирования нынешней гарантийной системы. В частности, Совет счел, что в дальнейшем разъяснении нуждаются следующие вопросы: связь между ключевыми партнерами европейской гарантийной цепи МДП (МСАТ, национальные и

международные страховщики, объединения) и возможные различия между понятиями "гарантии" и "гаранты", которым МСАТ придает большое значение. В этой связи Совет также отметил, что Европейский суд недавно принял два решения (No.C-266/01 от 15 мая 2003 года и No.C-78/01 от 23 сентября 2003 года) относительно толкования понятия "гарантия МДП", которые, возможно, актуальны для дальнейших дискуссий.

## **ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВЫБОРЫ В СЛУЧАЕ ОТСТАВКИ ЧЛЕНА ИСМДП**

Документация: неофициальный документ № 2 (2004 год)

38. ИСМДП обсудил неофициальный документ № 2 (2004 год), представленный секретариатом, в котором им были разработаны предложения о рассмотрении проблем, затронутых ИСМДП. И хотя ИСМДП по достоинству оценил эти предложения, он считал, что требуется более простой и прямой подход. С этой целью он поручил секретариату подготовить новый неофициальный документ для обсуждения на его предстоящей сессии в июне 2004 года, в котором предусматривалось бы, что выборы как первоначального, так и замещающего члена в ИСМДП будут проходить одновременно, это избавит от необходимости проведения промежуточных выборов в случае появления вакантной должности.

## **НАЗНАЧЕНИЕ СЕКРЕТАРЯ МДП**

Документация: неофициальный документ № 30 (2003 год)

39. ИСМДП напомнил о юридическом заключении Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке относительно назначения Секретаря МДП (неофициальный документ № 30 (2003 год)), а также о просьбе Административного комитета МДП, изложенной на его сентябрьской сессии в 2003 году, относительно опубликования соответствующей справочной корреспонденции (TRANS/WP.30/AC.2/71, пункт 16). Как отметил Совет, Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций сообщило секретариату о том, что, поскольку справочная корреспонденция относится к внутренней документации Организации Объединенных Наций, ее публиковать не следует.

40. Совет считал, что процедура, используемая для назначения нового Секретаря МДП, вызвала обеспокоенность среди Договаривающихся сторон и негативно отразилась на работе ИСМДП. Совет считает, что ЕЭК ООН следовало проконсультироваться по этому вопросу с Административным комитетом МДП, и просит ЕЭК ООН позаботиться о том, чтобы в будущем при возникновении аналогичной ситуации любое решение принималось



после консультаций с АС.2. Некоторые члены Совета выразили мнение о том, что кандидатура нового Секретаря МДП должна быть одобрена АС.2.

## **ПРИМЕНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ О ТАМОЖЕННОМ СОПРОВОЖДЕНИИ**

Документация: неофициальный документ № 9 (2004 год)

41. ИСМДП напомнил, что в 2002 году секретариат МДП провел обследование таможенных администраций с целью применения положений о таможенном сопровождении (неофициальный документ № 11 (2002 год)). На своей четырнадцатой сессии (17 и 18 июня 2002 года) Совет принял к сведению, что МСАТ проводит аналогичное обследование транспортного сектора, и счел, что было бы интересно сопоставить результаты обоих обследований (TIRExB/REP/2002/14, пункт 27). В этой связи МСАТ представил неофициальный документ № 9 (2004 год), содержащий выводы, сделанные в результате обследования МСАТ по вопросу о таможенном сопровождении.

42. На вопросник ответили 57 транспортных операторов и девять национальных объединений. Согласно поступившим ответам, разбивка стран, в которых таможенное сопровождение используется наиболее часто, является следующей: Беларусь - 40% случаев, Российская Федерация - 30% случаев, Румыния - 7% случаев, Украина - 7% случаев, Польша - 5% случаев. В этом отношении Совет принял к сведению, что после расширения членского состава ЕС с 1 мая 2004 года количество таможенных сопровождений в Польше резко сократится.

43. По мнению МСАТ, основная причина, обуславливающая потребность в сопровождении, состоит в том, что величина сборов и пошлин, причитающихся за перевозимые грузы, превысила предел гарантии МДП. Однако в некоторых случаях во внимание принимались не соответствующие таможенные пошлины и сборы, а коммерческая стоимость груза, что, по-видимому, не соответствует статье 23 Конвенции МДП.

44. В целом обследование показало, что из-за обязательства осуществлять сопровождение транспортные операторы несут большие расходы. Было сообщено о следующих серьезных проблемах:

- организация сопровождения уполномоченными компаниями - в 40% случаев,
- обязательство ставить транспортное средство на стоянку в платных зонах стоянки - 50% случаев,

- обязательство для водителя останавливаться в указанной гостинице/мотеле с оплатой жилья - в 14% случаев;
- крайне продолжительное время простоя: в среднем 107 часов в Российской Федерации, 48 часов в Белоруссии, 42 часа на Украине, 33 часа в Польше, 29 часов в Румынии.

45. ИСМДП принял к сведению указанную выше информацию.

## **ОБЗОР ПРОГРАММЫ РАБОТЫ ИСМДП НА 2003-2004 ГОДЫ**

Документация: TIRExB/REP/2003/19, приложение

46. Совет произвел обзор своей программы работы на 2003 и 2004 годы (TIRExB/REP/2003/19, приложение) и определил некоторые виды деятельности ограниченной продолжительности, которая уже завершена (например, подготовка образца полностью оформленной книжки МДП и примеров оптимальной практики в области эффективной передачи сообщений между таможенными органами и национальными гарантийными объединениями), а также еще осуществляемой деятельности. ИСМДП отметил, что в программе работы не был затронут практически только пункт 10, посвященный ведению централизованного учета за распространением среди Договаривающихся сторон передаваемой МСАТ информации о всех предписанных правилах и процедурах выдачи книжек МДП объединениями. В этой связи МСАТ разъяснил, что такая информация будет представлена Совету после получения результатов обследования по вопросу о применении части II приложения 9 к Конвенции МДП (см. пункт 25 выше).

## **РАЗНОЕ**

### **Проблемы на турецко-армянской границе**

Документация: неофициальный документ № 10 (2004 год)

47. ИСМДП рассмотрел запрос таможенной администрации Франции, касающийся серьезных проблем, с которыми столкнулся держатель книжки МДП из Франции на границе между Турцией и Арменией (неофициальный документ № 10 (2004 год)). Совет был проинформирован о том, что по политическим причинам турецко-армянская граница не была делимитирована и официально установлена. Поэтому она закрыта для движения

всех видов транспорта, включая перевозки МДП. Секретарю МДП было предложено довести эту информацию до сведения таможенной администрации Франции.

### **Расширение Европейского союза**

48. ИСМДП принял к сведению, что 1 мая 2004 года к Европейскому союзу и его системе транзита Сообщества присоединились следующие 10 стран: Венгрия, Кипр, Латвия, Литва, Мальта, Польша, Словакия, Словения, Чешская Республика и Эстония. В результате процедура МДП уже не применяется для перевозки между каждой из этих 10 стран и 15 прежними членами ЕС. В то же время режим МДП остается в силе для международных перевозок между ЕС в целом и 30 другими Договаривающимися сторонами Конвенции МДП, в которых могут осуществляться операции МДП.

49. ИСМДП с удовлетворением отметил, что, несмотря на существенное расширение ЕС и радикальные перемены в десяти новых государствах-членах, до настоящего времени было сообщено лишь о нескольких переходных проблемах, связанных с МДП. В частности, были указаны следующие проблемы:

- создание сводного списка лиц, исключенных из режима МДП в соответствии со статьей 38 Конвенции МДП;
- своевременное возвращение отрывного листка № 2 в таможенных въездах (промежуточных), большинство из которых находятся в новых государствах-членах;
- закрытие некоторых пунктов пересечения границ в новых государствах-членах;
- создание сводного списка таможен, допущенных для осуществления операций МДП;
- применение ограничений в отношении транспортировки чувствительных товаров ЕС в соответствии с режимом МДП.

### **Бюджет и смета расходов ИСМДП на 2005 год**

Документация: неофициальный документ № 11 (2004 год)

50. ИСМДП напомнил, что с учетом нынешней ситуации в июле 2004 года следует подготовить предложение по бюджету и смете расходов ИСМДП и секретариата МДП на

2005 год, с тем чтобы они были официально представлены на предстоящей сессии Административного комитета МДП в октябре 2004 года. ИСМДП счел, что бюджет ИСМДП должен оставаться неизменным в 2005 году по сравнению с 2004 годом. В этой связи ИСМДП также принял к сведению окончательный финансовый отчет ИСМДП за 2003 год, опубликованный соответствующими службами Организации Объединенных Наций (неофициальный документ № 11 (2004 год)).

51. ИСМДП также рассмотрел раздел бюджета "Командировочные", который призван покрыть суточные расходы девяти членов ИСМДП в связи с совещаниями, проводящимися за пределами Женевы и в самой Женеве, когда они не совпадают с совещаниями WP.30 и AC.2. Для недопущения превышения бюджета по этому разделу Совет счел, что ему следует в обычном порядке проводить свои сессии в Женеве совместно с совещаниями WP.30/AC.2. В целом в течение года следует проводить не более двух сессий ИСМДП с покрытием суточных расходов. Совет также поручил секретариату в исключительных случаях переводить средства в раздел "Командировочные" из других разделов бюджета\*.

52. 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.

### Деятельность секретариата МДП

53. Совет был проинформирован о ряде совещаний, связанных с МДП, проведение которых было запланировано на оставшуюся часть 2004 года, в частности о региональном семинаре МДП в Урумчи (Китай) 1 и 2 сентября 2004 года (должен быть проведен в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН) и о специальном совещании, касающемся международных конвенций о транзите, которое будет организовано Управлением по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке в июле 2004 года.

---

\* Административный комитет МДП на своей двадцать восьмой сессии (24 и 25 февраля 2000 года) уполномочил ИСМДП определить, по предложению Секретаря МДП, изменения, которые потребуются внести в конкретные статьи расходов в рамках утвержденного бюджета ИСМДП и секретариата МДП, если это окажется необходимым для эффективного функционирования ИСМДП и секретариата МДП. Такие изменения должны быть одобрены Административным комитетом в процессе утверждения окончательного отчета (TRANS/WP.30/AC.2/57, пункт 18).

54. ИСМДП также принял к сведению, что в соответствии с решением Совета о том, что за исключением особых случаев не следует вводить ограничения на распространение документов (TIRExB/REP/2003/18, пункт 16), секретариат МДП изменил структуру вебсайта МДП.

### **Применение положений о таможенном сопровождении на Украине**

Документация: неофициальный документ № 14 (2004 год)

55. ИСМДП заслушал информацию о том, что таможенная администрация Украины издала Приказ № 73 от 2 февраля 2004 года, затрагивающий некоторые вопросы, связанные с перевозкой груза по книжкам МДП на территории Украины (неофициальный документ № 14 (2004 год)). В частности, в тех случаях, когда сумма таможенных сборов и пошлин, причитающихся за транзитную перевозку грузов МДП, превышает величину гарантии МДП (эквивалентную 50 000 долл. США), перевозка МДП приостанавливается ввиду наличия более простых таможенных транзитных процедур, как это предусмотрено в статье 26.2 Конвенции МДП. В таких случаях транспортный оператор имеет право сделать выбор между другими мерами обеспечения гарантии представления груза в месте назначения. По заявлению компетентных органов Украины, эти меры были приняты с целью обеспечения более строгого соблюдения положений статьи 23.1 Конвенции МДП и сведения к минимуму возможностей для использования такой исключительной меры контроля, как таможенное сопровождение за счет перевозчика.

56. Было отмечено, что до настоящего времени применение этого Приказа не привело к возникновению практических проблем, возможно, ввиду того обстоятельства, что сумма причитающихся таможенных пошлин и сборов лишь в редких случаях превышает величину гарантии МДП. Кроме того, был приведен довод о том, что этот Приказ дает транспортным операторам возможность избегать высокой платы за услуги по обязательному таможенному сопровождению. С другой стороны, некоторые члены ИСМДП отметили, что в соответствии со статьей 26.2 Конвенции решение о возможном приостановлении процедуры МДП принимает держатель книжки МДП, между тем как Приказ № 73 предусматривает приостановление этой процедуры в обязательном порядке. В конечном счете Совет решил продолжить обсуждение этого вопроса на своих следующих сессиях и просил г-на О. Федорова (Украина) представить дальнейшие разъяснения по этому основополагающему Приказу.

### **Ограничения на распространение документов**

57. ИСМДП решил, что не следует вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с его нынешней сессией, за исключением неофициальных документов № 6, 7, 9 и 13 (2004 год).

### **Прочие вопросы**

58. ИСМДП выразил глубокую признательность таможенной администрации Италии и Союзу торговых палат Италии (ЮНИОНКАМЕРА) за безупречную организацию нынешней сессии и гостеприимство, с которым были встречены все ее участники.

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

59. ИСМДП решил провести свою двадцать третью сессию в Женеве 14 июня 2004 года совместно со сто седьмой сессией Рабочей группы (WP.30) ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом. ИСМДП в предварительном порядке также решил созвать свою двадцать четвертую сессию в октябре 2004 года совместно со сто восьмой сессией WP.30.

-----