



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2001/7
11 April 2001

RUSSIAN

Original: ENGLISH,

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным
вопросам, связанным с транспортом

(Девяносто восьмая сессия,
19-22 июня 2001 года,
пункт 5 с) iv) повестки дня)

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

Применение Конвенции

Перевозка незаконных иммигрантов

Записка секретариата ЕЭК ООН

А. ВВЕДЕНИЕ

1. На своей девяносто шестой сессии Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, кратко рассмотрела комментарий к статьям 21 и 36, предложенный Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) по вопросу перевозки незаконных иммигрантов в связи с транспортировкой грузов с применением книжки МДП (TRANS/WP.30/2000/20). Рабочая группа отметила, что зачастую таможенные органы некомпетентны или не обладают исключительной компетенцией для проведения расследований в этой области. Таким образом, данную проблему необходимо решать в сотрудничестве с компетентными полицейскими и/или пограничными органами. Рабочая группа решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии на основе пересмотренного проекта комментариев, который будет подготовлен секретариатом в сотрудничестве с МСАТ (TRANS/WP.30/192, пункт 63).

GE.01-21341 (R)

2. В ходе обсуждения на девяносто седьмой сессии WP.30 проекта комментариев, подготовленного секретариатом в сотрудничестве с МСАТ (TRANS/WP.30/2001/4), представитель Европейского сообщества отметил, что предложенный комментарий к статье 5 не улучшит существующую ситуацию, поскольку речь идет только о промежуточных таможах. Однако проблема незаконных иммигрантов особенно актуальна на внутренних границах ЕС (Греция/Италия и Франция/Соединенное Королевство), где промежуточных таможен, определенных в статье 1 g) Конвенции МДП, больше не существует.
3. Секретариат в сотрудничестве с МСАТ подготовил новый рабочий документ, учитывающий замечания представителя Европейского сообщества относительно того, чтобы не ограничивать сферу охвата этого комментария промежуточными таможнями. Кроме того, комментариям были добавлены заголовки.
4. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить рассмотрение этого вопроса на основе настоящего пересмотренного документа.

В. ПРОБЛЕМА

5. К сожалению, в наши дни все чаще и чаще возникают ситуации, когда у транспортных операторов есть основания подозревать, что в грузовые отделения их транспортных средств с наложенными печатями и пломбами были незаконно помещены грузы или проникли люди. Иногда это подозрение возникает еще до наложения печатей и пломб на грузовое отделение транспортного средства. Если впоследствии, после наложения печатей и пломб, окажется, что их опасения были обоснованы, транспортные операторы могут сами оказаться в сложной ситуации, поскольку обычно только таможенные органы имеют право снимать печати и пломбы с грузового отделения транспортных средств, осуществляющих перевозки с применением книжки МДП (кроме случаев применения статьи 25 Конвенции).
6. Кроме того, вследствие какого-либо нарушения грузы в отделении могут быть повреждены, например, в том случае, когда незаконные иммигранты проникают в грузовое отделение транспортного средства с наложенными печатями и пломбами, осуществляющего перевозки с применением книжки МДП. Таким образом, это нарушение может привести к последствиям, имеющим отношение к ответственности держателя книжки МДП в соответствии с критериями Конвенции МДП.
7. Что касается вопроса о досмотре грузового отделения, то в этой связи можно рассмотреть статьи 5, 19, 21, 22, 24, 25, 34 и 35 Конвенции МДП.

8. Помимо статьи 25, эти статьи охватывают случаи таможенного досмотра, связанного с необходимостью снятия таможенных печатей и пломб. При этом всегда подразумевается, что досмотр производится по какому-либо подозрению таможенных органов.

9. С другой стороны, ни одно положение Конвенции не запрещает таможенным органам снимать пломбы и производить досмотр грузового отделения также по просьбе транспортного оператора. Однако, согласно информации, представленной МСАТ национальными ассоциациями, в такой просьбе таможенные органы зачастую отказывают на том основании, что в Конвенции нет конкретного положения, регламентирующего этот вопрос, и поскольку на такой досмотр требуется много времени и средств.

10. В целях уточнения этой ситуации и во избежание дальнейших нарушений, таких, как незаконная иммиграция, представляется необходимым, чтобы Рабочая группа и Административный комитет дали указания держателю книжки МДП и таможенным органам на предмет того, что необходимо делать в тех случаях, когда в ходе операции в рамках режима МДП возникают подобные ситуации.

11. В этой связи секретариат предлагает изложенный ниже комментарий к статьям 5 и 46, подготовленный в сотрудничестве с МСАТ.

12. Хотя статья 5 относится только к промежуточным таможенным, в пояснительной записке 0.5 к этой статье четко указывается, что вышеупомянутые проверки не должны ограничиваться промежуточными таможенными, а должны также включать выборочные проверки. Таким образом, область применения статьи 5 уже охватывает ситуации, когда промежуточных таможен более не имеется, что отмечал представитель Европейского сообщества. Однако во избежание любых двусмысленностей текст этого комментария был изменен, чтобы включать проверки в промежуточных таможенных, а также проверки в ходе рейса.

13. Сейчас последняя часть первого пункта комментария к статье 5 заключена в квадратные скобки. Рабочую группу просят высказать свое мнение по поводу того, считает ли она необходимым добавить в комментарий фразу, наделяющую сотрудников таможен дискреционным правом не удовлетворять просьбы об осмотре по той причине, что они не видят для этого никакого основания.

Комментарий к пункту 2 статьи 5

Проверки в промежуточных таможенных или выборочные проверки по конкретной просьбе транспортных операторов

Исключительные случаи, упомянутые в настоящем пункте, включают такие ситуации, когда таможенные органы производят досмотр либо в промежуточных таможенных, либо во время рейса по конкретной просьбе перевозчиков, у которых есть подозрение о том, что в ходе перевозки МДП имело место какое-либо нарушение. В подобной ситуации таможенные органы не должны отказывать в просьбе произвести досмотр [, если только они не считают, что эта просьба не обоснована].

В тех случаях, когда таможенные органы производят досмотр по просьбе перевозчика, связанные с этим расходы покрываются последним в соответствии с положениями пункта 1 статьи 46 и комментария к нему.

Комментарий к пункту 1 статьи 46

Расходы на таможенные досмотры по просьбе транспортного оператора

Любые расходы, связанные с выполнением сотрудниками таможен необходимых формальностей по просьбе перевозчика, покрываются, как это предусмотрено в комментарии к статье 5 Конвенции МДП, им самим.
