



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/2007/2  
29 November 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Сто пятнадцатая сессия  
Женева, 29 января - 2 февраля 2007 года  
Пункт 9 b) ii) предварительной повестки дня

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

Пересмотр Конвенции

Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

Записка секретариата\*

**СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

1. На своей сто четырнадцатой сессии Рабочая группа отметила ряд вопросов, затронутых МСАТ в связи с предложениями, содержащимися в документах ECE/TRANS/WP.30/2006/8 и ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. Рабочая группа рассмотрела эти вопросы, но сочла, что было бы уместно обратиться к секретариату и делегациям, которые участвовали в подготовке вышеупомянутых документов, с просьбой передать письменный ответ для рассмотрения на следующей сессии Рабочей группы. Вместе с тем Рабочая группа сочла, что предложения, содержащиеся в документе

---

\* Отдел транспорта ЕЭК ООН передал настоящий документ по истечении предельного срока, установленного для представления официальной документации.

ECE/TRANS/WP.30/2006/8, еще подлежат дальнейшему рассмотрению Договаривающимися сторонами Конвенции в контексте их политического, стратегического и правового значения (ECE/TRANS/WP.30/228, пункт 31).

2. В настоящем документе содержатся сводные ответы на вопросы, подготовленные секретариатом в сотрудничестве с основными Договаривающимися сторонами, принявшими участие в разработке документов ECE/TRANS/WP.30/2006/8 и ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. В этих ответах учтены итоги дискуссии, состоявшейся на десятой сессии неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (Женева, 25 и 26 сентября 2006 года). Вопросы основаны на примере типичной перевозки из Азербайджана в Германию.

3. Ответы следует читать и понимать с учетом следующих руководящих указаний, одобренных АС.2 на его сорок второй сессии:

- сохранение базовой концепции и структуры процедуры МДП, сохранение и, возможно, доработка и усовершенствование положений Конвенции МДП, особенно тех из них, которые подготовлены на этапах I и II процесса пересмотра МДП (TRANS/WP.30/194, пункт 36);
- компьютеризация всего цикла использования книжки МДП - от ее распространения и выдачи до перевозки МДП, возвращения и хранения этой книжки - с целью замены в конечном счете нынешней системы МДП, предусматривающей использование книжки МДП в бумажном виде, другой системой (TRANS/WP.30/212, пункт 26);
- формирование международной централизованной базы данных, цель которой должна состоять в содействии безопасному обмену данными между национальными таможенными системами (TRANS/WP.30/212, пункт 26);
- ответственность таможенных органов за управление данными о гарантиях после предоставления гарантом гарантии оператору (ECE/TRANS/WP.30/226, пункт 41);
- необходимость разработки системы eTIR, связывающей существующие и будущие таможенные системы ИТ, в надлежащей увязке с действующими системами ИТ, имеющими отношение к МДП (ECE/TRANS/WP.30/АС.2/85, пункт 38).

4. И наконец, в контексте затронутых проблем следует подчеркнуть, что под термином "гарант", использовавшимся до настоящего времени в документах по проекту eTIR, следует понимать гарантийную цепочку, состоящую из международной организации, уполномоченной АС.2 принять ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий в соответствии с положениями статьи 6.2-бис, и национальных объединений (участников), признанных Договаривающимися сторонами в соответствии с положениями статьи 6 и части II приложения 9 к Конвенции.

## **ВОПРОС 1**

*Уполномочивание гаранта. Могли бы авторы дать четкий ответ (да или нет) на простой вопрос о том, может ли какой-либо банк в Азербайджане, который признан таможенными органами Азербайджана и имеет законных представителей в Российской Федерации, Беларуси, Польше и Германии, быть признан в качестве гаранта и являться гарантом, зарегистрированным в системе eTIR?*

## **ОТВЕТ 1**

В документах ECE/TRANS/WP.30/2006/8 и ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9 содержится высокоуровневое описание электронной системы, нацеленной на компьютеризацию процедуры МДП на основе принципов, предусмотренных нынешним текстом Конвенции МДП. Эти принципы не имеют отношения к тому, каким конкретным образом формируется структура гаранта на международном или на национальном уровне. Вместе с тем, как четко указано в главе 2.2 документа ECE/TRANS/WP.30/2006/8, "гарант или гарантийная цепочка состоит из национальных участников, уполномоченных таможенными органами, и международной организации, уполномоченной АС.2 управлять гарантийной цепочкой".

С учетом данного описания представляется маловероятным, что какой-либо банк сможет выполнить либо условия статьи 6.2-бис, с тем чтобы быть уполномоченным в качестве международной организации, отвечающей за организацию системы гарантий, либо положения статьи 6 и части I приложения 9, с тем чтобы получить признание в качестве национального объединения, действующие как гарант на территории Азербайджана.

**ВОПРОС 2**

*Гарант. В таком случае этот банк Азербайджана является гарантом в стране, где начинается перевозка по маршруту "Азербайджан-Германия". Если таможенные органы Германии захотят сделать оговорку, скажем, о том, что при прибытии груза в таможенную местность назначения отсутствуют 20 грузовых мест, то кто в такой ситуации будет гарантом в Германии?*

**ОТВЕТ 2**

С учетом вышеизложенного данный банк Азербайджана как таковой не считается гарантом и может являться только национальным представителем в Азербайджане при условии, что он был также признан в качестве объединения в соответствии со статьей 6 и частью I приложения 9 к Конвенции. Для обеспечения гарантии по перевозке между обеими странами уполномоченная международная организация должна располагать признанными участниками в Германии, а также во всех странах транзита. Таким образом, в качестве гаранта по отношению к таможенным органам Германии будет действовать признанный участник от гаранта в Германии.

**ВОПРОС 3**

*Международная организация. Итак, в этом случае не существует международной организации, о чем можно судить уже по НКТС, которая, как представляется, лежит в основе данных предложений? И в статье 6 Конвенции уже не используется слово "объединение". Означает ли это, что имеет место отказ от общеизвестной в настоящее время практики солидарной ответственности, когда объединение Германии обеспечивает гарантию в Германии не только по своим собственным книжкам, но и по всем книжкам, выданным объединением в Азербайджане?*

**ОТВЕТ 3**

Как было указано выше, концепция "гаранта" в рамках проекта eTIR охватывает как международную организацию, уполномоченную АС.2 отвечать за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий в соответствии с положениями статьи 6.2-бис, так и национальные объединения (участники), признанные Договаривающимися сторонами в соответствии с положениями статьи 6 и части I приложения 9 к Конвенции. Таким образом, утверждение о том, что "не существует международной организации, о чем можно судить по НКТС", не соответствует действительности. Кроме того, следует подчеркнуть, что НКТС не лежит "в основе

данных предложений". Как разъясняется в ответе 1, проект eTIR основан на принципах нынешнего текста Конвенции МДП. В то же время в числе ограничений, свойственных проекту eTIR, были указаны факторы соответствия, эксплуатационной совместимости и сопряжения с другими системами (как, например, НКТС, национальные таможенные системы и SafeTIR/Cutewise) (см. главу 1.1.7 эталонного образца).

Слово "объединение" было заменено на "участник" в высокоуровневом описании, приведенном в документе ECE/TRANS/WP.30/2006/8, лишь для того, чтобы подчеркнуть абстрактность этого описания. Отсутствие данного термина не служит основанием для вывода о том, что концепция солидарной ответственности перестала существовать. Согласно положениям пункта 2 статьи 6 объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

#### **ВОПРОС 4**

*Предположим, что наше объединение в Азербайджане, входящее в организацию, продолжает выступать гарантом в отношении всех выдаваемых им книжек. Должно ли оно в таком случае направлять информацию о выдаче этих книжек, или ГИН, как называют в настоящее время книжку, НЕПОСРЕДСТВЕННО в систему eTIR? Известно ли авторам, что уже функционирует соответствующая электронная система передачи этих сообщений в МСАТ, финансируемая автотранспортной промышленностью? Должно ли национальное объединение Азербайджана ABADA заново разрабатывать эту систему передачи информации, на этот раз с учетом спецификаций системы eTIR?*

#### **ОТВЕТ 4**

Маловероятно, чтобы ABADA (объединение в Азербайджане, являющееся членом МСАТ) само по себе выступало гарантом в общем смысле этого термина. Поэтому представляется более уместным предположить, что ABADA в качестве признанного объединения будет действовать как национальный участник от международной организации (в настоящее время МСАТ), уполномоченной АС.2 управлять международной системой гарантий. С учетом этого нет никаких оснований считать, что нельзя продолжать использовать уже действующую электронную систему для связи с МСАТ. Кроме того, следует уточнить, что ГИН, упомянутый в предложениях,

служит лишь ссылкой, используемой гарантом для указания гарантии, предоставленной оператору по конкретной перевозке, и не заменяет сам по себе всей книжки МДП, как это подразумевалось в приведенном выше вопросе.

В рамках системы eTIR задача международной организации будет состоять в передаче информации в централизованную базу данных eTIR. Данный подход подкрепляется описанием системы eTIR, приведенным в документе ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9, где предусмотрено, что гарант (в общем смысле этого термина) должен взаимодействовать с международной системой eTIR по различным направлениям, например с целью информирования международной системы eTIR о регистрации гарантии либо уведомления ее об аннулировании гарантии. Данное описание построено на предположении о том, что каждый гарант располагает центром передачи, получения или хранения данных и, следовательно, полностью использует системы, которые уже введены в действие МСАТ и входящими в него национальными объединениями.

## **ВОПРОС 5**

*В качестве первого вопроса предлагалось разъяснить, может ли гарант выбирать страны, в которых он желает предоставлять свою гарантию. В пункте 1.4 документа ECE/TRANS/WP.30/2006/8 сказано, что речь идет только о странах, участвующих в перевозке, а сценарии использования, представленные в понедельник и во вторник в связи с принятием гарантии, как представляется, свидетельствуют о том, что система eTIR лишь проверяет действительность гарантии для стран, участвующих в перевозке. Может ли гарант принять решение об исключении некоторых из Договаривающихся сторон?*

## **ОТВЕТ 5**

Наряду с полным признанием непрерывных усилий МСАТ по обеспечению глобального покрытия для системы гарантий по книжкам МДП необходимо указать, что Конвенцией МДП уже предусматривается наличие региональных цепочек гарантий (см. правило 2, касающееся использования книжки МДП). Эта ситуация в будущем не должна измениться. Таким образом, теоретически АС.2, возможно, уполномочит в качестве гаранта международную организацию с участниками (признанными объединениями) только в конкретном регионе либо в ограниченном числе стран. С другой стороны, поскольку цель МДП состоит в обеспечении глобальной транзитной системы и так как возможны практические осложнения, связанные с наличием гарантий различных типов и с различными областями покрытия, АС.2, по-видимому, не захочет уполномочивать международные организации, которые не обеспечивают гарантийное покрытие для всех Договаривающихся сторон МДП.

## **ВОПРОС 6**

*Максимальное число операций. Данный вопрос задавался и ранее. В ответ указывалось, что в действующей Конвенции речь идет о четырех пунктах погрузки и разгрузки. В рамках группы экспертов высказывалось несколько мнений. Одни эксперты считают, что должно быть максимум четыре таких пункта, другие отмечают, что должно быть четыре пункта погрузки и четыре пункта разгрузки, а третьи допускают неограниченное число таких пунктов. Однако все же непонятно, почему в предоставляемой гарантом информации о гарантии он должен указывать число таких пунктов.*

## **ОТВЕТ 6**

В этом вопросе спутаны две различающиеся концепции, каждая из которых предусмотрена как в нынешней Конвенции МДП, так и в описании системы МДП. С одной стороны, число операций МДП Конвенцией не ограничивается. До настоящего момента 20 отрывных листков в книжках МДП, отпечатанных и распространенных МСАТ, позволяют осуществлять максимум десять операций МДП. Однако допускается одновременное использование нескольких книжек МДП в ходе одной перевозки МДП. Поэтому максимальное число операций МДП на одну перевозку МДП не ограничивается.

С другой стороны, что касается мест погрузки и разгрузки, то к любой перевозке МДП могут иметь отношение несколько таможен места отправления и места назначения, однако их общее число в настоящее время ограничивается четырьмя (статья 18 Конвенции). После всестороннего обсуждения вопроса об увеличении максимального числа мест погрузки и разгрузки WP.30 приняла промежуточное решение о том, что в исключительных случаях допускается последовательное использование двух книжек МДП (см. комментарии к статье 18 Конвенции относительно особых условий такого использования).

С технической точки зрения, система eTIR, возможно, позволяет обеспечивать неограниченное число операций МДП и мест погрузки и разгрузки. Любое их ограничение стало бы следствием политического решения либо о сохранении существующего положения, либо о расширении возможностей в соответствии с требованиями торговли.

В нынешней ситуации национальное объединение, выдавая оператору четырехстраничную, шестистраничную, четырнадцатистраничную или двадцатистраничную книжку МДП, указывает на возможное действие гарантии.

В соответствии с этой практикой представляется логичным просить гаранта дать информацию о максимальном числе операций, охватываемых гарантией, предоставленной им оператору.

## **ВОПРОС 7**

*Широко обсуждается вопрос о признании книжек недействительными; в различных документах в этой связи используется термин "аннулирование книжек". Как представляется, основной принцип состоит в том, что СОГЛАСИЕ на признание книжек недействительными дают таможенные органы. В этом отношении уместна аналогия с другой ситуацией. Например, предоставлена гарантия на аренду жилья. Разумеется, только банк принимает решение о том, желает ли он отозвать эту гарантию. С его решением отозвать гарантию, разумеется, не согласится владелец дома. Но, по всей видимости, в данном случае об этом и идет речь.*

## **ОТВЕТ 7**

Технические аспекты признания гарантии недействительной гарантом и реакция на это таможенных органов всесторонне обсуждались в ходе десятой сессии группы экспертов, на которую МСАТ направил своих представителей, но в работе которой не участвовал. В том случае, когда банк отзывает гарантию в отношении жилья, это решение не вступает в силу до тех пор, пока об этом официально не уведомляется владелец. И даже после этого данное решение может вступить в силу не сразу, а по истечении определенного периода времени.

Такие же принципы применяются и к гарантии в рамках системы eTIR. Гаранту следует предоставить возможность аннулировать гарантию даже после начала перевозки МДП, в отношении которой эта гарантия предоставлена, так как это в интересах и торговых кругов, и таможенных органов. Вместе с тем требуется ответить на вопрос о том, как таможенным органам следует реагировать на такое аннулирование гарантии и с какого момента данное решение вступает в силу. После всестороннего обсуждения этой проблемы группа экспертов решила внести предложение о том, что если гарант желает аннулировать гарантию, то он должен уведомлять об этом международную систему eTIR. После прекращения операции МДП, в ходе которой было объявлено об аннулировании гарантии, система eTIR проинформирует последующую таможенную службу места отправления либо въезда (промежуточную) о том, что в отношении оставшейся части перевозки МДП действительная гарантия отсутствует. Следовательно, для продолжения перевозки держатель книжки МДП должен запросить новую гарантию МДП либо прибегнуть к другому транзитному режиму. Данное предложение по техническому решению вносится без ущерба для политических соображений ИСМДП, WP.30 или AC.2 по этому вопросу.



## **ВОПРОС 8**

*Вопрос о недействительных книжках является сложным, и как WP.30, так и ИСМДП посвятили немало времени его обсуждению; помнится, был сделан вывод о том, что в любом случае последствия признания гарантии недействительной зависят от национального законодательства. А теперь более сложный пример: транспортный оператор объявляется банкротом. Гарант, разумеется, постарается немедленно ограничить возникшие для него риски попыткой приостановить использование книжек МДП, в частности и в случае уже начавшейся перевозки. (Учитываются также последствия применения Конвенции КДПГ.) Однако успех усилий гаранта зависит от того, удастся ли ему передать таможенным, имеющим отношение к перевозке, сообщение о том, что гарантия является недействительной, а не от того, дали ли согласие на аннулирование гарантии таможенные органы!*

## **ОТВЕТ 8**

Ответ на этот вопрос, который на самом деле в большей степени является замечанием, приведен в рубрике 7. В том случае, если транспортный оператор объявляется банкротом в ходе перевозки МДП, что влечет за собой аннулирование гарантии гарантом, группа экспертов предлагает использовать систему, которая позволит обеспечивать введение в силу решения о таком аннулировании гарантии со следующей таможенной места отправления или въезда (промежуточной), в момент начала первой последующей операции МДП. В данной связи непонятно, какое отношение к этому имеет Конвенция КДПГ.

## **ВОПРОС 9**

*Было намерение задать вопрос относительно SafeTIR, однако в ходе дискуссии, проходившей в рамках группы экспертов, схемы уведомления гаранта - или запроса гаранта - были изменены. Как представляется, гарант будет уведомляться либо сможет подавать запросы в определенный момент времени. Отмечалось, что иногда - при наличии оговорки в отношении прекращения - проходит 12 месяцев, прежде чем гарант уведомляется о прекращении операции. Однако он, разумеется, во всех случаях может направлять запросы. По 10 000 в день?*

**ОТВЕТ 9**

Данная проблема вызвана, должно быть, недоразумением. Международная система eTIR немедленно информирует гаранта о любых изменениях, связанных с предоставленной им гарантией, включая прекращение операции (с оговоркой или без оговорки). Однако при определенных обстоятельствах - из-за осуществления таможенными органами требующихся процедур наведения справок - до завершения данной операции таможенными органами и уведомления гаранта об отмене гарантии может пройти до 12 месяцев (данный срок был указан исключительно в качестве примера и не является установленным в законном порядке на основании какого-либо национального законодательства).

Гарант, разумеется, может в любое время наводить справки в международной системе eTIR, однако это не дает ему никакой дополнительной информации, помимо той, которая передается ему системой eTIR каждый раз, когда возникают изменения в предоставляемых им гарантиях. Следует отметить, что эта информация передается только по тем гарантиям, которые предоставляются данным гарантом, и только с того момента, когда эти гарантии зарегистрированы в международной системе eTIR.

**ВОПРОС 10**

*Как известно, МСАТ разработал систему электронной декларации, называемой декларацией НКТС-МДП, которая в настоящий момент апробируется в некоторых странах ЕС. Эта декларация направляется транспортным оператором в таможенню места отправления или таможенню въезда в ЕС при помощи вебсистемы передачи сообщений МСАТ в Интернете. Разумеется, речь не идет о непосредственной передаче. Должен ли каждый из 40 000 держателей книжек МДП разработать собственную систему непосредственной передачи декларации таможене?*

**ОТВЕТ 10**

Для разъяснения данной проблемы следует подчеркнуть, что слово "непосредственная" не упоминается ни в документе ECE/TRANS/WP.30/2006/8, ни в документе ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/9. На самом деле за представление декларации отвечает индивидуальный оператор в соответствии с национальными требованиями. Любые изменения в данной связи вносятся на основе национальной либо частной инициативы. В контексте таких изменений система деклараций НКТС-МДП служит наглядным примером частной инициативы, способствующей поддержанию эффективных партнерских отношений между государственным и частным сектором.

## **ВОПРОС 11**

*В настоящее время ежедневно начинается около 10 000 перевозок МДП. Таким образом, таможенные органы должны 10 000 раз в день передавать в систему МДП декларации, а также запросы о принятии гарантии. Если сотруднику таможни для передачи каждой декларации и каждого запроса понадобится, скажем, 10 минут, то в этом случае потребуется 1 500 дополнительных рабочих часов в день либо около 200 дополнительных сотрудников таможни. Готовы ли таможенные органы задействовать такие дополнительные ресурсы, разумеется, помимо финансирования расходов, связанных с разработкой и функционированием данной системы?*

## **ОТВЕТ 11**

Приведенные выше расчеты являются необоснованными, поэтому нет смысла их комментировать. Однако было бы неверно считать, что в первой таможне места отправления придется тратить дополнительное время и дополнительные ресурсы для введения данных в систему eTIR, уже по нижеследующим причинам. Во-первых, оператор будет представлять свою декларацию в электронном формате таможне места отправления (посредством декларации НКТС-МДП либо в соответствии с любой другой национальной либо частной инициативой), что избавит национальные таможенные органы от необходимости введения каких-либо данных с клавиатуры. Во-вторых, эта практика может способствовать даже уменьшению ресурсов, требующихся в большинстве Договаривающихся сторон, где таможенные органы уже переводят данные из книжек МДП в бумажном формате в свои национальные компьютеризированные таможенные системы. Аналогичным образом, многократного ввода данных с клавиатуры всеми последующими таможнями уже не требуется, а это позволяет экономить средства. Таким образом, в результате внедрения системы eTIR таможенные органы получают более эффективные средства управления рисками и предотвращения мошенничества, что позволит осуществлять более надежный и эффективный контроль за процедурой МДП, своевременно обмениваться информацией со всеми сторонами, имеющими отношение к перевозке, ограничить объем канцелярской работы и сэкономить ресурсы. В то же время внедрение системы eTIR дает возможность транспортному сектору и торговым кругам сократить время, затрачиваемое на обработку грузов в таможнях, повысить точность информации и наладить обмен ею в реальном режиме времени между всеми сторонами, участвующими в функционировании системы МДП, что приведет к общему сокращению расходов.

-----