



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2004/10
1 December 2003

RUSSIAN
Original: ENGLISH

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Сто шестая сессия, 3-6 февраля 2004 года,
пункт 7 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

Пересмотр книжки МДП

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

Записка секретариата

A. СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Рабочая группа на своей сто третьей сессии рассмотрела подготовленный секретариатом документ TRANS/WP.30/2003/3, содержащий следующее предложение об оптимальной практике, связанной с документацией, требующейся в ходе перевозки МДП:

"Информация и документация, помимо книжки МДП, которые могут требоваться таможеней 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 соглашениях, как, например, Конвенция КДПГ 1956 года. Любой коммерческий или транспортный документ, используемый таможенными органами, должен быть идентифицирован посредством указания соответствующего (соответствующих) номера (номеров) книжки (книжечек) МДП и должен быть проштампован таможеней".

2. После углубленного обсуждения, которое было сосредоточено, в частности, на вопросе о статусе документов и ответственности держателя книжки МДП за информацию, представляемую в дополнительных документах, Рабочая группа просила МСАТ подготовить для ее следующей сессии документ, содержащий предложение по изменению вышеуказанного предложения с целью ограничить ответственность держателя за информацию, указываемую в документах, представляемых таможенным органам (TRANS/WP.30/206, пункт 31).

3. В соответствии с этой просьбой МСАТ подготовил документ TRANS/WP.30/2003/18 с предложением дополнить вышеуказанную формулировку следующими положениями:

"Однако перевозчик не должен подвергаться штрафным или иным санкциям по причине всего лишь неточности или неполноты сведений, содержащихся в упомянутых документах, если операция МДП осуществляется правильно".

4. На своей сто четвертой сессии Рабочая группа приняла к сведению это предложение и постановила отложить обсуждение данного пункта повестки дня, поскольку ряд

делегаций были еще не в состоянии принять решение по этому вопросу. Между тем секретариату в сотрудничестве с МСАТ было поручено изучить вопрос о том, каким образом можно было бы учесть аспекты, вызывающие обеспокоенность МСАТ (TRANS/WP.30/2006, пункт 27).

В. ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ СЕКРЕТАРИАТА

5. После консультаций с МСАТ и также принимая во внимание замечания, высказанные делегациями на сессиях Рабочей группы, секретариат предлагает изменить вышеуказанные положения, иллюстрирующие оптимальную практику, следующим образом:

"Информация и документация, помимо книжки МДП, которые могут требоваться промежуточными таможенными в связи с перевозкой МДП

Для целей контроля промежуточным таможенным рекомендуется использовать в основном книжку МДП, служащую транзитной таможенной декларацией. В тех случаях, когда промежуточные таможенники 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. Таможенным следует основывать свои требования на предписаниях, изложенных в соответствующих международных транспортных соглашениях, как, например, в Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года, и следует ограничивать свои требования относительно информации сведениями, имеющимися в обычной документации перевозчиков (накладная КДПГ, упаковочный лист, если таковой имеется, и т.д.). Таможенным органам также рекомендуется в случае поступления сообщений, касающихся возможных несоответствий, не опираться исключительно на дополнительную документацию".
