



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/16
4 August 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

Сорок вторая сессия

Женева, 28 сентября 2006 года

Пункт 3 а) i) предварительной повестки дня

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ФУНКЦИИ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО СОВЕТА МДП (ИСМДП)

Деятельность ИСМДП

Доклад Председателя ИСМДП*

I. УЧАСТНИКИ

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою двадцать восьмую сессию 26 и 27 января 2006 года в Женеве.
2. На ней присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н Р. Бокстрём (Финляндия), г-н А. Хабех (Иордания), г-н Х. Маркес (Европейские сообщество), г-жа Х. Метакса-Мариату (Греция), г-жа Н. Рыбкина (Российская Федерация), г-жа Н. Рынкевич (Беларусь), г-н Р. Шен (Турция), г-н Р. Смигл (Чешская Республика). Г-н Г. Григоров (Болгария) на сессии отсутствовал.

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

3. В соответствии с пунктом 5 статьи 11 приложения 8 к Конвенции на сессии в качестве наблюдателя присутствовал представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Ж. Акри, возглавляющий Департамент по системе МДП.
4. По приглашению ИСМДП и в соответствии с пунктом 5 статьи 11 приложения 8 к Конвенции в рассмотрении пункта 7 повестки дня ("Допущение автотранспортных средств со скользящими полами" (пункты 17-21 ниже)) участвовали следующие эксперты:
- г-н Аллан Маккензи от Координационного комитета по производству автомобильных и кузовов и прицепов (ККПКП);
 - г-жа Энни Лачи (ККПКП);
 - г-н Бент Расмуссен от Управления ЕС по оказанию помощи в таможенных вопросах Сербии и Черногории (УОПТН).
5. ИСМДП с обеспокоенностью отметил, что г-н Г. Григоров (Болгария) не принимает участие в работе уже двух сессий Совета подряд. В обоих случаях не было представлено никакой письменной информации о причинах его отсутствия. ИСМДП поручил секретариату МДП связаться с г-ном Г. Григоровым (Болгария) и с компетентными органами Болгарии, с тем чтобы обратить их внимание на обязанность членом ИСМДП принимать участие в сессиях Исполнительного совета.

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

6. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную секретариатом МДП (TIRExB/AGE/2006/28), включив следующие аспекты в пункт 15 повестки дня ("Прочие вопросы"):
- применение таможенного сопровождения в Республике Беларусь;
 - ведение Реестра по устройствам наложения таможенных пломб;
 - заполнение графы 8 книжки МДП.

III. ВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

7. Совет напомнил, что в соответствии с его правилами процедуры он ежегодно на своем первом заседании избирает Председателя, который исполняет свои обязанности до избрания его/ее преемника. Он/она имеют право на переизбрание. В соответствии с этим положением Председателем на 2006 год была переизбрана г-жа Наталья Рыбкина (Российская Федерация).

IV. УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА О РАБОТЕ ДВАДЦАТЬ СЕДЬМОЙ СЕССИИ ИСМДП

Документация: TIRExB/REP/2005/27draft

8. ИСМДП утвердил доклад о работе своей двадцать седьмой сессии (TIRExB/REP/2005/27draft) с учетом следующих изменений:

Пункт 11

Изменить данный пункт следующим образом:

"11. Совет подробно рассмотрел подготовленный секретариатом неофициальный документ № 19 (2005 год), содержащий предложения о поправке к бланку сообщения о случаях мошенничества (БСМ). ИСМДП решил внести в БСМ ряд изменений в целях обеспечения большего удобства для пользователей. Обновленный вариант БСМ содержится в приложении 1 к настоящему докладу. Совет также решил завершить обсуждение по формату БСМ на основе процедуры письменных консультаций и передать его октябрьской сессии Административного комитета МДП 2006 года для принятия. ИСМДП также счел, что между тем БСМ следует перевести на русский и французский языки и направить его таможенным администрациям для временного применения".

Новый пункт 12-бис

Добавить после пункта 12 новый пункт следующего содержания:

"12-бис. Г-н Р. Шен (Турция) счел, что лишение того или иного лица права пользования режимом МДП не должно вступать в силу до тех пор, пока не завершены процедуры обжалования первоначального решения компетентных органов о лишении данного лица такого права. Первоначальное решение об исключении соответствующего лица из режима МДП, если после этого в результате процедур обжалования действие этого решения приостанавливается или отменяется, может повлечь за собой необоснованный ущерб для транспортного оператора и нанести вред его репутации, а также в конечном счете может привести к его банкротству. Во избежание таких негативных последствий в ходе применения процедур обжалования таможенным органам следует принимать только такие переходные меры контроля, как физический осмотр груза на границе и/или таможенное сопровождение. Поэтому г-н Р. Шен (Турция) счел, что основной пример оптимальной практики следует изменить в целях отражения таких переходных мер".

Новый пункт 14-бис

Добавить после пункта 14 новый пункт следующего содержания:

"14-бис. ИСМДП напомнил о высказанном им ранее мнении о том, что, по крайней мере, если книжка МДП была принята таможенной места отправления в последний день срока действия книжки МДП или до него, то гарантия, связанная с этой книжкой МДП, должна оставаться действительной до самого окончания перевозки МДП (TIRExB/REP/2005/26, para. 29). МСАТ подтвердил свое мнение о том, что любое решение в этом отношении в конечном счете следует принимать в рамках национального законодательства (там же)".

Пункт 19

Изменить первые два предложения следующим образом:

"19. Совет решил, что Конвенция МДП не должна служить препятствием для использования современной логистической практики и поэтому транспортные операции с привлечением "субподрядчика" следует так или иначе предусмотреть в рамках процедуры МДП. Однако ИСМДП не смог достичь консенсуса по этому вопросу...".

Изменить последнее предложение следующим образом:

"...Представитель МСАТ упомянул о том, что этот вопрос также является предметом обсуждения среди членов МСАТ. МСАТ разработал ряд правил для охвата случаев, когда книжки выдавались держателям книжек МДП, привлекавшим для выполнения перевозок МДП субподрядчиков (см. неофициальный документ № 14 (2005 год))".

Пункт 27

Изменить последнее предложение следующим образом:

"... В случае нарушения общую сумму таможенных пошлин и сборов можно истребовать от держателя книжки МДП или любого другого установленного лица, несущего прямую ответственность".

Пункт 28

Изменить данный пункт следующим образом:

"28. Кроме того, ИСМДП был проинформирован о том, что некоторые Договаривающиеся стороны высказывают жалобы на то, что нынешний уровень гарантий слишком высок для обычной продукции из их стран и приводит к неоправданным расходам на транспортные операции с использованием книжек МДП. Если уровень гарантии повысить, то это неизбежно повлечет за собой еще большее удорожание книжек МДП".

Новые пункты 28-бис и 28-тер

Добавить после пункта 28 новые пункты следующего содержания:

"28-бис. МСАТ указал, что предложение о повышении уровня гарантии при нынешних обстоятельствах неуместно, и продемонстрировал, что эта просьба вызвана неправильным толкованием Конвенции МДП, а также цели и характера гарантии МДП. МСАТ также отметил, что уровень гарантии, выбираемый по собственному усмотрению, может расширить возможности для дискриминации.

28-тер. Совет решил вернуться к этому вопросу на своих будущих сессиях и, в частности, рассмотреть следующие варианты:

- возможное введение более низкого уровня гарантии для определенных стран (регионов);
- возможное общее увеличение уровня гарантии МДП;
- возможное введение механизма гарантии по аналогии с системой накладных квитанций ЕС, предусматривающей, что эти накладные квитанции могут прилагаться одна к другой сверху.

МСАТ было предложено подготовить документ о возможных последствиях повышения уровня гарантии МДП".

Приложение 2, пункт 5, сноски

Изменить сноску следующим образом:

"* В соответствии с комментарием "Исключение национального перевозчика из режима МДП" таможенными органам рекомендуется использовать положения статьи 38.1 в отношении иностранных транспортных операторов, виновных в серьезном нарушении таможенных правил. В предложенном примере оптимальной практики рассматривается именно такая ситуация."

Приложение 2, пункт 9

Добавить фразу "по мере возможности" перед фразой "объединению Договаривающейся стороны, где лишенное права лицо учреждено или имеет постоянное местопребывание (объединению-эмитенту)".

9. Пересмотренный текст доклада о работе двадцать седьмой сессии Совета содержится в документе TIRExB/REP/2005/27.

V. СОГЛАСОВАННОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ЧАСТИ II ПРИЛОЖЕНИЯ 9 К КОНВЕНЦИИ МДП (КОНТРОЛИРУЕМЫЙ ДОСТУП К ПРОЦЕДУРЕ МДП)

Документация: неофициальный документ № 1 (2006 год)

10. ИСМДП рассмотрел неофициальный документ № 1 (2006 год), подготовленный секретариатом в сотрудничестве с МСАТ и содержащий пример оптимальной практики в отношении применения части II приложения 9 к Конвенции. Совет в целом одобрил данный пример, однако счел, что его следует доработать с целью более эффективного определения обязанностей компетентных органов. ИСМДП просил своих членов передать письменные замечания по этому документу до 1 марта 2006 года и поручил секретариату соответствующим образом обновить этот пример, с тем чтобы принять его на следующей сессии Совета.

VI. ВОЗМОЖНОСТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКИ МДП В ТОМ СЛУЧАЕ, КОГДА ТЯГАЧ НЕ ПРИНАДЛЕЖИТ ДЕРЖАТЕЛЮ КНИЖКИ МДП

Документация: неофициальный документ № 2 (2006 год)

11. Совет продолжил обсуждение данного вопроса на основе неофициального документа № 2 (2006 год), подготовленного секретариатом. В этом документе секретариат попытался резюмировать ход дискуссии, отметив два основных подхода к решению вопроса об использовании субпорядчиков в рамках применения Конвенции МДП. В соответствии с первым подходом субподрядчики признаются де-факто, но не де-юре, и вся ответственность, таким образом, возлагается на уполномоченного держателя книжки МДП; в контексте второго подхода вводится требование о том, что все субподрядчики должны быть уполномочены согласно предписаниям части II приложения 9, как и любое обычное лицо, желающее использовать систему МДП.

12. Совет разъяснил, что субподрядчики используются не только в случае применения системы МДП к интермодальным перевозкам. На практике к их помощи прибегают весьма часто в ситуации, когда в ходе одной - единственной перевозки МДП используется ряд последовательных перевозчиков в контексте одного вида транспорта.

13. В ходе обсуждения данного вопроса было отмечено, что таможням было бы удобнее иметь дело с одним-единственным должником перед таможенными органами, являющимся держателем книжки МДП. С другой стороны, правовые положения статьи 8.7 Конвенции МДП предусматривают, что компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты соответствующих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению. Таким образом, игнорировать существование субподрядчика невозможно.

14. Приняв к сведению все эти аспекты, ИСМДП сделал следующие предварительные выводы в ожидании итогов дальнейшего обсуждения:

- использование субподрядчика в рамках процедуры МДП в принципе не противоречит положениям и духу Конвенции МДП;
- в том случае, если субподрядчик на практике осуществляет перевозку МДП с книжкой МДП, выданной уполномоченному держателю книжки МДП, его положение сопоставимо с положением лица, действующего от имени держателя этой книжки. Поэтому в случае какого-либо нарушения субподрядчик может быть одним из упомянутых в статье 8.7 лиц, с которых непосредственно причитаются соответствующие суммы в соответствии с национальным законодательством;
- информацию о фактическом субподрядчике (фактических субподрядчиках) следует приводить в книжке МДП либо в добавлении к этой книжке. Следует установить определенные правила, которые позволяли бы таможенным органам проводить различие между законным использованием субподрядчика и незаконной передачей книжки МДП третьим сторонам.

15. С учетом этого ИСМДП поручил секретариату подготовить для обсуждения на его следующей сессии новый неофициальный документ, в котором основное внимание было бы сосредоточено на последствиях, обусловленных его предварительными выводами. ИСМДП сознает, что в таком неофициальном документе, возможно, необходимо было бы охарактеризовать аспекты, с которыми согласны не все члены Совета, но считает, что с учетом важного значения данной проблемы до выработки согласованного подхода необходимо изучить и проанализировать все возможные ситуации.

VII. ПЕРЕГОН ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ СВОИМ ХОДОМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПРОЦЕДУРЫ МДП

Документация: TIRExB/AGE/2006/28

16. ИСМДП напомнил об изложенном им ранее мнении о том, что легковые автомобили не следует перегонять своим ходом с использованием книжек МДП, так как распространение процедуры МДП на такие автомобили может быть сопряжено с рядом негативных последствий и с более высоким риском мошенничества (TIRExB/REP/2006/27, пункт 24). С учетом предложения секретариата, изложенного в предварительной повестке дня (TIRExB/AGE/2006/28), Совет решил передать в Административный комитет МДП для рассмотрения и возможного принятия новую пояснительную записку к статье 3 а) iii) Конвенции следующего содержания:

"0.3 а) iii) Положения статьи 3 а) iii) не охватывают легковые автомобили (коды ГС 8702 и 8703), перегоняемые своим ходом".

Совет также подчеркнул, что в надлежащих случаях положения подпунктов а) i) и а) ii) статьи 3 по-прежнему применяются к легковым автомобилям, перевозимым в качестве грузов.

VIII. ДОПУЩЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СО СКОЛЬЗЯЩИМИ ПО́ЛАМИ

Документация: неофициальный документ № 1 (2002 год) WP.30

17. ИСМДП напомнил, что еще в 2002 году, вскоре после вступления в силу поправок к Конвенции МДП, предусматривающих допущение транспортных средств со скользкими по́лами (с раздвижным тентом), Координационный комитет по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП) отметил, что некоторые компетентные органы предоставили допущение в отношении транспортных средств со скользкими полами, которые не соответствуют статье 4 приложения 2 к Конвенции МДП (неофициальный документе № 1 WP.30 от 2002 года). В этой связи Совет одобрил материалы, представленные г-жой А. Лачи и г-ном А. Маккензи (ККПКП), в которых транспортное средство МДП со скользкими по́лами сопоставляется со стандартным транспортным средством со скользкими по́лами и указываются основополагающие различия между ними по ряду таких элементов конструкции, как:

- взаимное перекрытие пол, расстояние между натяжными ремнями и конструкция пояса обвязки наверху транспортного средства;
- перекрытие брезента и горизонтальный зазор в нижней части транспортного средства;
- устройство натяжения брезента.

Таким образом, можно получить доступ к грузовому отделению стандартного транспортного средства, не оставляя явных следов проникновения в него.

18. ИСМДП принял к сведению, что транспортные средства со скользящими полами секретного производства являются стандартными транспортными средствами и что только некоторые изготовители производят грузовые автомобили с жесткими бортами, предназначенные для перевозок МДП. Это объясняется тем обстоятельством, что транспортное средство со скользящими полами МДП в силу своей конструкции примерно на 15% дороже стандартного транспортного средства и, кроме того, высота его боковых сторон, через которые осуществляется погрузка и разгрузка, меньше чем у стандартного транспортного средства.

19. Важное значение устройства натяжения брезента было отмечено в материалах, представленных г-ном Б. Расмуссенем от Управления ЕС по оказанию помощи в таможенных вопросах Сербии и Черногории (УОПН). В этих материалах были проанализированы главным образом два натяжных устройства серийного производства, которые были сочтены наиболее уязвимыми и наиболее легко манипулируемыми элементами автотранспортного средства со скользящими полами. В частности, было отмечено следующее:

- В конструкции первого устройства в качестве системы защиты используется сочетание поворотной пластины/крепежной пластины. При манипулировании с заклепкой либо загибе поворотной пластины можно создать зазор между пластинами (величиной менее 1 см, что достаточно для протягивания троса МДП). В результате можно приподнять поворотную пластину, затем освободить и повернуть обе ручки, которые ослабят натяжение скользящих пол и, в конечном счете, получить доступ к грузовому отделению. Безопасность этого устройства можно было бы существенно улучшить, предусмотрев возможность скольжения поворотного устройства между двумя задними пластинами. До принятия такой усовершенствованной меры изготовителем настоятельно рекомендуется обеспечивать безопасность этого устройства посредством наложения таможенной пломбы.

- в конструкции второго устройства системой защиты служат проушины ручек. Это конкретное устройство натяжения в настоящее время используется рядом изготовителей грузовых автомобилей и прицепов. Вместе с тем зазор между базовой пластиной и основной ручкой (около 1 см) позволяет ввести и протянуть трос МДП через ручку и базовую пластину без повреждения этого троса. Длина троса МДП позволяет отключить устройство натяжения и использовать его для уменьшения натяжения брезента, а также приподнять натяжной стержень над его основанием. Чтобы отключить данную систему около устройства необходимо поместить лишь 10-15 см троса МДП. Безопасность транспортных средств, оснащенных этим устройством натяжения, можно было бы повысить посредством наложения таможенной пломбы на каждое устройство с использованием отверстий на ручках и базовой пластине.

20. ИСМДП выразил серьезную обеспокоенность в связи с тем, что компетентные органы некоторых Договаривающихся сторон в индивидуальном порядке предоставили допущение в отношении транспортных средств со скользящими пóлами, которые не являются безопасными с таможенной точки зрения. Совет счел, что эта ситуация возникла из-за отсутствия необходимых знаний и профессиональной подготовки у таможенников, а не по причине неадекватности положений приложения 2 к Конвенции МДП. Кроме того, Совет счел, что внимание органов, предоставляющих допуск, следует обратить не только на транспортные средства со скользящими пóлами, но и на "обычные" транспортные средства МДП. С целью рассмотрения этого вопроса ИСМДП решил принять ряд следующих мер:

- повысить осведомленность таможенных органов посредством обращения внимания Рабочей группы (WP.30) и Административного комитета МДП на основные вопросы;
- подготовить, перевести и распространить среди компетентных органов в сотрудничестве с приглашенными экспертами надлежащие учебные материалы, например контрольный список, пример оптимальной практики и руководство по профессиональной подготовке;
- организовать проведение специального семинара по профессиональной подготовке.

21. ИСМДП выразил большую признательность Координационному комитету по производству автомобильных кузовов и прицепов (ККПКП), Управлению ЕС по оказанию помощи в таможенных вопросах Сербии и Черногории (УОПТН) и лично г-ну Аллану Маккензи, г-же Эни Лачи и г-ну Бенту Расмуссену за прекрасные материалы, которые они представили, и за их готовность внести дальнейший вклад в работу ИСМДП.

IX. ПРИМЕНЕНИЕ СТАТЬИ 40

Документация: неофициальный документ № 3 (2006 год)

22. ИСМДП одобрил неофициальный документ № 3 (2006 год), подготовленный секретариатом и содержащий пример оптимальной практики на случай несоответствия подробных данных, указанных в грузовом манифесте книжки МДП, фактическому содержанию грузового отделения. Изложив некоторые предварительные замечания, Совет счел, что этот пример нуждается в подробном изучении, и просил своих членов представить письменные замечания с целью завершения разработки документа на следующей сессии.

X. УРОВЕНЬ ГАРАНТИИ МДП

Документация: неофициальный документ № 5 (2006 год)

23. ИСМДП принял к сведению неофициальный документ № 5 (2006 год), в котором МСАТ прокомментировал возможность повышения уровня гарантии МДП с учетом существующего различия максимальных величин гарантии, предусмотренных ЕС и другими Договаривающимися сторонами. Мнения МСАТ можно было бы резюмировать следующим образом:

- гарантия МДП не предназначена для охвата всей суммы вывозных или ввозных пошлин и сборов, которая при необходимости может быть истребована от держателя книжки МДП либо любого другого лица, определенного в качестве лица, с которого эта сумма непосредственно причитается;
- в рамках абсолютного большинства операций МДП для обеспечения гарантии пошлин и сборов, о которых идет речь, достаточно суммы в размере 15 000-20 000 долл. США. Число операций, в которых таможенная задолженность может превысить 50 000 долл. США, является незначительным, и с учетом тенденции к глобальному снижению пошлин и сборов такие операции практически будут отсутствовать;

- международные финансовые учреждения не готовы к увеличению гарантийного покрытия МДП;
- что касается возможного введения менее высокого уровня гарантийного покрытия для определенных стран (регионов), то подобный региональный подход противоречил бы глобальному характеру Конвенции МДП, нарушил бы равновесие и систему взаимного признания исков и повлек бы за собой неадекватные административные расходы, а также возможную дискриминацию.

24. Одни члены ИСМДП сочли, что нынешний уровень гарантийного покрытия МДП является достаточным и что в Конвенции предусматриваются адекватные дополнительные меры для защиты таможенных поступлений даже в таких ситуациях, когда сумма пошлин и сборов превышает гарантийный предел. Однако с этим мнением не согласились некоторые другие члены, заявившие, что подобные дополнительные национальные меры контроля, в частности таможенное сопровождение, всегда подвергались критике со стороны транспортного сектора и других Договаривающихся сторон и что повышение уровня гарантии избавит от необходимости принимать эти меры.

25. ИСМДП признал, что сколь-либо систематизированной информации о том, соответствует ли нынешний уровень гарантии МДП чаяниям Договаривающихся сторон, не существует. Совет вкратце обсудил вопрос о проведении соответствующего исследования и пришел к выводу о том, что аспекты такого обследования - в случае его проведения - следует тщательно сформулировать, с тем чтобы у стран не возникало нереальных надежд в данной связи, так как любое решение в этом смысле может быть принято только на основе партнерских отношений между государственным и частным секторами. ИСМДП просил своих членов представить до 15 марта 2006 года письменные замечания относительно потребности в проведении возможного обследования, касающегося уровня гарантии МДП, и содержания такого обследования и решил вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии. Совет также просил МСАТ подготовить документ о финансовых последствиях общего увеличения гарантийного предела МДП до уровня Европейского союза (60 000 евро).

XI. НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ГАРАНТИЙНОЙ СИСТЕМЫ МДП

26. Совет напомнил, что в соответствии с его программой работы ИСМДП следует наблюдать за функционированием международной гарантийной системы МДП и постоянно следить за урегулированием таможенных претензий на основе информации, передаваемой национальными таможенными органами и МСАТ. В этой связи МСАТ довел до сведения Совета следующие количественные данные:

- за период с 1 января по 31 декабря 2005 года МСАТ получил 18 517 уведомлений и предварительных уведомлений, направленных таможенными органами своим национальным гарантийным объединениям;
- число неурегулированных претензий на 31 декабря 2005 года составляет 6 741;
- число претензий, которые были полностью или частично удовлетворены в период с 1 января по 31 декабря 2005 года, составляет 1 684, а число претензий, снятых без внесения оплаты, составляет 233.

27. Совет отметил, что количественные данные, представленные МСАТ, не содержат информации по каждой конкретной стране, которая имеет важное значение для наблюдения за таможенными претензиями. В этой связи МСАТ напомнил об обследовании национальных таможенных администраций по вопросу о таможенных претензиях, проведенном секретариатом МДП в 2002 году (TIRExB/REP/2003/17, пункт 28, и неофициальный документ № 26/Rev.1 (2002)). Совет счел, что аналогичную информацию по каждой конкретной стране следует собирать на регулярной основе, и поручил секретариату подготовить предложения относительно содержания и процедуры проведения такого обследования.

ХII. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ МДП НА УКРАИНЕ

28. ИСМДП напомнил о проводившемся ранее рассмотрении вопроса об обязательном прекращении перевозки МДП на Украине в тех случаях, когда причитающаяся сумма таможенных пошлин и сборов превышает уровень гарантии МДП (TIRExB/REP/2004/22, пункты 55-56, TIRExB/REP/2004/24, пункты 17-19, и TIRExB/REP/2005/26draft, пункты 38, и 39). Совет принял к сведению, что, поскольку компетентные органы Украины не представили новой информации на этот счет, секретариат в январе 2006 года направил соответствующее напоминание в Государственную таможенную администрацию Украины.

ХIII. МЕЖДУНАРОДНЫЙ БАНК ДАННЫХ МДП

Документация: неофициальный документ № 4 (2006 год)

29. ИСМДП рассмотрел неофициальный документ № 4 (2006 год) секретариата, в котором содержится предложение о расширении числа уполномоченных пользователей МБДМДП в онлайн-режиме (в настоящее время ею пользуются только

координационные таможенные центры МДП) с целью охвата таможенников, функционирующих на местах. В этом документе также затронут вопрос о том, каким образом можно повысить качество и своевременность передачи данных МБДМДП, поступающих от Договаривающихся сторон.

30. С учетом того что окончательное решение по этому вопросу зависит от Административного комитета МДП, ИСМДП счел, что таможенники, функционирующие на местах, выиграли бы от предоставления им онлайн-доступа к МБДМДП с целью наведения справок. Расширение числа уполномоченных пользователей следует осуществлять на поэтапной основе в течение переходного периода. Совет также поручил секретариату продолжить его усилия по получению требующихся данных МБДМДП от всех стран и по регулярному информированию ИСМДП и Административного совета о тех странах, которые не выполняют своих обязательств по Конвенции МДП. Кроме того, ИСМДП счел, что крупномасштабное использование МБДМДП в онлайн-режиме будет стимулировать своевременную передачу исчерпывающих данных Договаривающимися сторонами.

XVI. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СЕКРЕТАРИАТА МДП

Компьютеризация процедуры МДП

31. Совет был проинформирован об итогах недавнего совещания неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (Женева, 10 и 11 ноября 2005 года). ИСМДП также принял к сведению, что Рабочая группа (WP.30) на своей предстоящей сессии, которая состоится 31 января - 3 февраля 2006 года, рассмотрит некоторые новые документы по проекту eTIR и даст указания в отношении следующего совещания неофициальной специальной группы экспертов, которое пройдет 7 и 8 марта 2006 года в Братиславе в соответствии с приглашением Таможенной администрации Словакии.

Семинары МДП

32. ИСМДП был проинформирован о том, что в 2006 году секретариат МДП в сотрудничестве с МСАТ провел в ноябре 2005 года национальный учебный семинар МДП в Алма-Ате (Казахстан). Совет также принял к сведению, что секретариат планирует провести следующие семинары.

- региональный семинар МДП для стран Балканского региона, 11 и 12 мая 2006 года, София (Болгария);

- региональный семинар МДП для стран Средневосточного региона, осень 2006 года;
- национальные семинары МДП для Узбекистана и Таджикистана весной 2006 года;
- национальный семинар МДП для Ирана в июне 2006 года.

XV. ПРОВЕРКА, ПРОВЕДЕННАЯ КОМИССИЕЙ РЕВИЗОРОВ ООН

33. ИСМДП принял к сведению нынешнюю ситуацию в связи с осуществлением рекомендаций для Исполнительного секретаря ЕЭК ООН, вынесенных внешними ревизорами ООН в мае 2005 года. Данный вопрос будет более подробно обсужден на предстоящей сессии Административного комитета МДП 2 и 3 февраля 2006 года.

XVI. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

Применение таможенного сопровождения в Республике Беларусь

Документация: неофициальный документ № 6 (2006 год)

34. ИСМДП принял к сведению, что в ноябре 2005 года Государственный таможенный комитет Республики Беларусь издал новый указ № 75 о применении таможенного сопровождения, направленный против тех транспортных операторов, которые в прошлом не завершали операции МДП. Г-жа Н. Рынкевич (Беларусь) передала Совету справочную информацию и разъяснения, касающиеся этого указа. По ее словам, благодаря принятию ряда мер таможенного контроля число нарушений МДП в Беларуси за период после 2001-2002 годов существенно сократилось. Указ № 75 служит целевой мерой контроля, направленной против тех перевозчиков, которые совершали нарушения в прошлом. Его положения не применяются к добросовестным транспортным операторам. За время, прошедшее после вступления в силу упомянутого выше указа, сопровождение автотранспортных средств осуществлялось только в случае шести транспортных операторов.

35. Совет счел, что данный основной указ не противоречит Конвенции МДП, и решил не проводить более подробного рассмотрения этого вопроса, если не поступит информации о проблемах, обусловленных этим указом. ИСМДП также просил таможенные органы Беларуси передать Совету информацию о тарифных ставках на таможенное сопровождение в Республике Беларусь.

Ведение Реестра по устройствам наложения таможенных пломб

36. Из-за отсутствия времени ИСМДП не обсудил этот вопрос.

Заполнение графы 8 книжки МДП

37. Г-н Х. Маркес (Европейское сообщество) проинформировал Совет о том, что, по всей видимости, не существует сколь-либо согласованного подхода в отношении заполнения графы 8 ("Прилагаемые к манифесту документы") книжки МДП. ИСМДП принял к сведению эту информацию и просил Европейское сообщество представить соответствующий документ для рассмотрения на следующей сессии. ИСМДП также напомнил, что в соответствии со своей программой работы на 2005 и 2006 годы Совет должен подготовить инструкцию о поэтапном заполнении книжки МДП держателем этой книжки и таможенными органами.

XVII. ОГРАНИЧЕНИЕ НА РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

38. ИСМДП решил, что следует ограничить распространение следующих документов, изданных в связи с его текущей сессией: неофициальных документов № 2, 4, 5 и 6 (2006 год).

XVIII. СРОКИ И МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ

39. ИСМДП решил провести свою двадцать девятую сессию в Женеве 29 и 30 мая 2006 года совместно со сто тринадцатой сессией Рабочей группы (WP.30). ИСМДП также в предварительном порядке запланировал провести тридцатую сессию Совета в Женеве совместно со сто четырнадцатой сессией Рабочей группы (26-29 сентября 2006 года) при наличии помещения для проведения этого совещания.
