



Европейская экономическая комиссия

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

Пятидесятая сессия

Женева, 30 сентября 2010 года

Пункт 3 а) i) предварительной повестки дня

**Деятельность и административные функции Исполнительного совета МДП – деятельность Исполнительного совета МДП:
доклад Председателя Исполнительного совета МДП**

Доклад о работе сорок второй сессии Исполнительного совета МДП

Резюме

Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 4 статьи 11 приложения 8 к Конвенции МДП 1975 года, который предусматривает, что Исполнительный совет МДП (ИСМДП) "отчитывается о своей деятельности перед Административным комитетом не реже одного раза в год или по просьбе Административного комитета".

I. Участники

1. Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел свою сорок вторую сессию 1 февраля 2010 года в Женеве.
2. На сессии присутствовали следующие члены ИСМДП: г-н С. Багиров (Азербайджан), г-жа А. Дубеляк (Польша), г-н Х. Косоюглу (Турция), г-н Х. Линдстрём (Финляндия), г-н В. Луговец (Украина), г-н И. Маховиков (Беларусь), г-жа Х. Метакса Мариату (Греция), г-н В. Милошевич (Сербия) и г-жа И. Попиолек (Европейская комиссия).
3. На сессии в качестве наблюдателя присутствовал представитель Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Муратбек Азымбакиев.

II. Утверждение повестки дня

4. ИСМДП утвердил повестку дня сессии, подготовленную секретариатом (неофициальный документ TIRExB/AGE/2009/42/Add.1), включив в нее следующий вопрос:

По пункту 11 повестки дня "Прочие вопросы"

- Электронный учебный курс МДП Всемирной таможенной организации (ВТамО).

III. Выборы Председателя

5. Совет напомнил, что в соответствии с его правилами процедуры "он ежегодно на своем первом заседании избирает Председателя, который исполняет свои обязанности до избрания преемника. Он/она имеет право на переизбрание" и переизбрал г-на В. Луговца (Украина) Председателем совещаний Совета в 2010 году.

IV. Утверждение доклада о работе сорок первой сессии Исполнительного совета МДП

6. ИСМДП утвердил доклад о работе своей сорок первой сессии (неофициальный документ TIRExB/REP/2009/41draft) с учетом следующих изменений:

Повестка дня - пункт III

Вместо "тридцать девятой" читать "сороковой".

Пункт 6

Вместо "тридцать девятой" читать "сороковой".

Пункт 17

Вместо существующего пункта читать:

Принимая во внимание соображения ИСМДП о том, что положения Конвенции МДП не предусматривают допущение транспортных средств, конструкция которых включает открытую платформу для перевозки тяжеловесных или громоздких грузов, а также закрытое грузовое отделение, которое может быть опечатано, г-н Маховиков (Беларусь) поблагодарил Совет за углубленное изучение этого вопроса и проинформировал его о том, что таможенные органы Беларуси согласны с высказанными ИСМДП соображениями по поводу практического использования такой конструкции и что в настоящее время, по всей видимости, не нужно передавать запрос в адрес Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), для дальнейшего обсуждения, не смотря на сделанное Советом предложение.

Пункт 37, последнее предложение

Вместо существующего предложения читать:

Совету напомнили, что страховщики уже четко заявили о том, что они готовы согласиться с увеличением уровня гарантии для любой страны, которая ввела надлежащие инструменты управления рисками, такие как Real Time

SafeTIR (передача данных SafeTIR в режиме реального времени и онлайн-механизмы для проверки действительности гарантий).

7. Пересмотренный текст доклада о работе сорок первой сессии Совета содержится в неофициальном документе № TIRExB/REP/2009/41final.

Документация

Неофициальный документ TIRExB/REP/2009/41draft

V. Оптимальная практика в связи с использованием книжки МДП

8. ИСМДП продолжил обсуждение вопроса об отказе транспортному средству, осуществляющему перевозку МДП, во въезде в страну на основе неофициального документа № 9/Rev.2 (2009 год), подготовленного секретариатом и содержащего, с одной стороны, предложения по пояснительной записке, в которой таможенным органом рекомендуется указывать причину (причины) отказа в книжке МДП, а с другой – пример оптимальной практики, разъясняющий, каким образом таможенным органам следует обрабатывать книжку МДП в случае отказа.

9. ИСМДП принял проект текста комментария к приложению 1 к Конвенции, а также текст примера оптимальной практики использования книжки МДП при условии исключения слов "если это возможно" в пункте b) текста и поручил секретариату представить предложения Административному комитету МДП (АС.2) для рассмотрения и, возможно, одобрения.

10. ИСМДП кратко обсудил вопрос о заполнении книжки МДП. ИСМДП подтвердил, что, согласно правилу 12 "Правил пользования книжкой МДП", на всех отрывных листках (рубрики 14 и 15) должны быть проставлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя. Сотрудникам таможенного места отправления следует проверить соблюдение данного требования, прежде чем ставить подпись и штампель таможенного органа с датой в рубрике 17 на всех отрывных листках. Учитывая, что вопрос о заполнении рубрик 14-15 книжки МДП, хоть он и связан с этим пунктом повестки дня, заслуживает отдельного обсуждения, ИСМДП поручил секретариату подготовить краткий информационный документ для рассмотрения на следующей сессии. Кроме того, ИСМДП предложил МСАТ также подготовить краткую письменную записку по этому вопросу с разъяснением своих инструкций для держателей и с описанием любого другого опыта в этой сфере.

Документация

Неофициальный документ № 9/Rev.2 (2009 год)

VI. Текущее состояние проекта eTIR

11. Секретариат обстоятельно проинформировал ИСМДП о деятельности Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) за последнее время. В частности, Совет принял к сведению, что глава 3 была завершена и уже готова для принятия и что работа над главой 4, которая потребует содействия со стороны внешних консультантов, началась. В связи с деятельностью GE.1 ИСМДП предложил секретариату изучить возможности организации работы

GE.1 на расстоянии с помощью обмена электронными сообщениями, поскольку в таком случае представители Договаривающихся сторон, которые не могут присутствовать на сессиях GE.1, также могли бы участвовать в этой работе.

VII. Процедура, применяемая до приостановления действия гарантии на территории Договаривающейся стороны

12. Совет рассмотрел неофициальный документ № 1 (2010 год). В этом документе секретариат провел обзор материалов, ранее переданных членами Совета, и представил их в (хроно)логическом порядке вместе со своими собственными предварительными соображениями.

13. ИСМДП придерживался того мнения, что описание различных видов деятельности для создания постоянного механизма обмена информацией между заинтересованными сторонами и ИСМДП служит хорошей основой для продолжения обсуждения этого вопроса. В частности, ИСМДП подчеркнул, что для обеспечения бесперебойного функционирования международного механизма гарантий важно, чтобы национальное объединение информировало компетентные органы МДП (национальные таможенные администрации и Административный комитет МДП или ИСМДП) о любом нарушении обычного порядка урегулирования претензий, для того чтобы дать им возможность предпринять необходимые действия. В случае, если национальные объединения не сделают этого, такая задача возлагается на МСАТ в соответствии с соглашением ЕЭК ООН¹/МСАТ, в котором оговаривается, что уполномоченная международная организация согласна "предоставлять компетентным органам Конвенции МДП своевременную и хорошо обоснованную информацию о тенденциях, касающихся числа непрекращенных операций МДП, предъявленных и неурегулированных претензий, которые могут стать причиной возникновения проблем в отношении надлежащего функционирования системы МДП или которые могут привести к трудностям для непрерывного функционирования ее международной системы гарантий". Совет указал, что для четкой работы любого механизма обмена информацией крайне важно, чтобы были известны и соблюдались соответствующие предельные сроки (в Конвенции, национальных соглашениях, договорах страхования и т.д.).

14. МСАТ проинформировал, что международный договор страхования между глобальными международными страховщиками, с одной стороны, и каждым из объединений членом МСАТ в качестве бенефициара, с другой стороны, заключается в соответствии с положениями части I приложения 9. Применение швейцарского законодательства и назначение швейцарских судов в качестве компетентных судов являются логическим следствием того факта, что международные глобальные страховщики базируются в Швейцарии. Согласно МСАТ, швейцарское страховое право не имеет фундаментальных отличий от страхового права других стран и положения, подобные пункту 2 статьи 30 швейцарского закона о страховании, который предоставляет страховщикам возможность (в случае ухудшения риска) расторгнуть договор по истечении 14-дневного предельного срока, можно найти и в других национальных правовых системах.

15. ИСМДП просил МСАТ представить документ с описанием функционирования системы гарантий на национальном и международном уровне, включая

¹ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

применимые предельные сроки, для рассмотрения Советом на его следующей сессии.

Документация

Неофициальный документ № 1 (2010 год) (для служебного пользования)

VIII. Допущение особой конструкции дорожных транспортных средств

Запрос от таможенных органов Эстонии

16. ИСМДП обстоятельно обсудил запрос, поступивший от таможенных органов Эстонии на сороковой сессии Совета, относительно того, отвечает ли конструкция особого типа транспортного средства, в полу которых имеются ниши для облегчения и обеспечения безопасности перевозки рулонов листового металла, требованиями Конвенции МДП, в частности, положениям статьи 1 с) и d) приложения 2. На своей сорок первой сессии Совет принял к сведению, что мнения компетентных органов Германии и Эстонии в отношении допущения этой особой конструкции транспортного средства разошлись, и высказал точку зрения о том, что, поскольку выдача свидетельства о допущении относится к ведению компетентных национальных органов, вполне вероятно, что один компетентный орган допустит к эксплуатации определенную конструкцию транспортного средства, тогда как другой не сделает этого, причем, возможно, даже со ссылкой на одни и те же положения Конвенции.

17. Для того чтобы продвинуться вперед в изучении этого вопроса, в рамках своего общего круга ведения по наблюдению за применением Конвенции ИСМДП решил запросить мнение эксперта в данной области, г-на Бенга Расмуссена из таможенной администрации Дании, и предложил ему принять участие в заседании, посвященном рассматриваемой теме, для разъяснения сделанных им выводов, содержащихся в неофициальном документе № 2 (2010 год).

18. Совет внимательно ознакомился с неофициальным документом № 2 (2010 год) и согласился с выводом эксперта о том, что данное транспортное средство могло получить допущение МДП в соответствии с положениями статьи 1 с) и d) приложения 2 только в том случае, если его конструкция была предназначена исключительно для перевозки рулонов листового металла. Однако, поскольку это транспортное средство предполагалось также использовать для перевозки других грузов (либо рулонов в сочетании с другими грузами), такое допущение не должно было быть предоставлено, так как V-образные ниши, предназначенные для крепления рулонов, если их закрыть настилом, чтобы грузовая поверхность пола была ровной, могут с легкостью использоваться для размещения в них и, следовательно, сокрытия грузов. Кроме того, ниши можно надлежащим образом осмотреть со всех сторон только после полной разгрузки транспортного средства (либо его части).

19. ИСМДП согласился также с экспертом в том, что тщательный досмотр данного транспортного средства в таможенных мест отправления и назначения проблему не решит. Напротив, это неизбежно приведет к нескончаемым спорам между таможенными органами и перевозчиками в отношении необходимости разгрузки транспортного средства и соответствующих расходов.

20. Наконец, признавая пригодность транспортного средства для безопасной перевозки рулонов листового металла, ИСМДП полагал, что данное транспортное средство можно по-прежнему использовать для перевозок МДП на основании положений, касающихся перевозки тяжеловесных и громоздких грузов (статьи 29–35 Конвенции).

21. ИСМДП поручил секретариату довести его соображения до сведения компетентных органов Эстонии и Германии с просьбой продолжать информировать его о любых дальнейших изменениях.

22. ИСМДП также обсудил последние тенденции в сфере конструкции транспортных средств и принял к сведению накопленный опыт в связи с нарушениями технических положений Конвенции МДП. ИСМДП пришел к выводу, что по-прежнему очень часто компетентные органы, допуская или досматривая транспортное средство на предмет соблюдения положений Конвенции МДП, не признают абсолютно очевидных и явных технических дефектов либо, по всей видимости, расходятся во мнениях по поводу соответствия определенных конструкций транспортных средств положениям Конвенции МДП. С точки зрения ИСМДП, это, безусловно, свидетельствует о постоянной настоятельной необходимости продолжения технического обучения на национальном уровне.

Документация

Неофициальный документ № 2 (2010 год); неофициальные документы № 4, 14, 16 (2009 год)

IX. Аннулирование книжек МДП, выданных исключенным из процедуры держателям книжек МДП

23. Совет принял к сведению подготовленный секретариатом неофициальный документ № 3 (2010 год), в котором воспроизводятся выдержки из предыдущих обсуждений Советом вопроса об утерянных, краденых, недействительных и аннулированных книжках МДП.

24. Совет приветствовал представленный МСАТ неофициальный документ WP.30 № 1 (2010 год), который был подготовлен для одновременного обсуждения на сто двадцать четвертой сессии WP.30 и в котором излагаются процедуры, применяемые в отношении аннулирования книжек МДП международной гарантийной цепью. ИСМДП принял к сведению, что базу данных CUTE-Wise (Таможенный инструмент для ввода данных по операции МДП – Всемирная информационная система запросов) можно обновлять в течение менее 24 часов после события, приведшего к аннулированию книжки МДП, и что эта база данных обновляется три раза в день. В то же время ИСМДП отметил, что в выходные дни она не обновляется из-за отсутствия персонала в национальных объединениях и международной организации, который мог бы обрабатывать соответствующие данные. Однако в выходные дни таможенные органы продолжают оформлять книжки МДП, которые принимаются как имеющие действительную гарантию после проверки на предмет соответствия существующим данным. Учитывая практические выгоды от акта аннулирования МДП, причем не только для гарантийной цепи, но и для национальных таможенных администраций, ИСМДП полагал, что таможенным органам в таможенных местах отправления, как правило, не следует принимать книжку МДП, которая после проверки на предмет соответствия имеющимся данным регистрируется как утерянная, краденая,

недействительная или аннулированная. И, наоборот, в отсутствие международно признанного механизма гарантийная цепь должна будет согласиться с тем, что все книжки МДП, представленные для оформления в таможене места отправления до окончательной даты срока действия, действительны в соответствии с положениями статьи 9 Конвенции до тех пор, пока таможеня места отправления не будет располагать какими-либо данными, которые свидетельствовали бы об обратном. Совет вновь указал, что в отсутствие общих правил любой спор о статусе книжки МДП, аннулированной гарантийной цепью, необходимо будет разрешать на индивидуальной основе согласно национальному законодательству и правилам.

25. В соответствии с кругом ведения Совета, предусматривающим предоставление международной организацией информации обо всех предписанных правилах и процедурах, регламентирующих выдачу книжек МДП объединениями, в той мере, в какой они относятся к минимальным условиям и требованиям, изложенным в приложении 9 к Конвенции (статья 10 g) приложения 8 к Конвенции), ИСМДП просил МСАТ предоставить дополнительную информацию о применимых процедурах и предельных сроках на тот случай, когда национальные объединения приняли решение не выдавать книжки МДП уполномоченному держателю (приложение 9, часть II, пункт б), для обсуждения на его следующей сессии.

Документация

Неофициальный документ № 3 (2010 год), неофициальный документ WP.30 № 1 (2010 год)

X. Проблемы, с которыми сталкиваются держатели книжек МДП

Проблемы, с которыми сталкиваются иностранные держатели книжек МДП на территории Российской Федерации и других Договаривающихся сторон

26. Совет обсудил существующие проблемы, с которыми сталкиваются держатели книжек МДП из различных стран на территории Российской Федерации. Переписка между секретариатом и российскими таможенными органами по этому вопросу свидетельствует о том, что российские компетентные органы, по всей видимости, требуют сопровождения во всех случаях, когда сумма ввозных пошлин и сборов превышает уровень гарантий МДП в 60 000 евро, причем без учета ограниченных возможностей пограничных таможен в плане организации такого сопровождения. В результате транспортные операторы сталкиваются с проблемой продолжительных задержек на границах в ожидании организации сопровождения и таким образом де-факто вынуждены переходить с процедуры МДП на национальную транзитную процедуру, покрывая расходы, связанные с обеспечением требующихся национальных гарантий. ИСМДП счел, что эти меры противоречат духу и тексту Конвенции МДП, в частности, статье 23 и комментарии к ней относительно применения оценки рисков, и поручил секретариату довести это мнение до сведения компетентных органов Российской Федерации и предложить им обеспечить полное соблюдение положений Конвенций МДП на своей территории на постоянной основе.

XI. Деятельность секретариата МДП

A. Обслуживание Международной базы данных МДП и информационно-технологические проекты, находящиеся в ведении секретариата

27. Совет был проинформирован секретариатом о том, что в Международной базе данных МДП (МБДМДП) содержатся данные о 61 000 перевозчиков, из которых 41 000 являются уполномоченными держателями книжек МДП. Совет также принял к сведению деятельность секретариата, направленную на реализацию "проекта МБДМДП онлайн+". ИСМДП отметил, что секретариат надеется завершить "проект МБДМДП онлайн+" к концу 2010 года и что ведется подготовка необходимой документации для пользователей.

B. Учебные семинары МДП

28. ИСМДП был проинформирован, что секретариат участвовал в ряде мероприятий по содействию применению Конвенции МДП, в частности в семинаре по международным соглашениям в области автомобильных перевозок (Каир, 25–26 октября 2009 года), который был организован Арабским союзом наземного транспорта, Лигой арабской государств и МСАТ. Секретариат участвовал также в семинаре по вопросу о роли и значении конвенций ЕЭК ООН для развития транспортного сектора Таджикистана, который был организован Агентством Соединенных Штатов Америки по международному развитию (ЮСАИД) и Министерством транспорта и коммуникаций Таджикистана 21 октября 2009 года.

XII. Прочие вопросы

Электронный учебный курс МДП Всемирной таможенной организации

29. Совет принял к сведению приглашение от Всемирной таможенной организации (ВТамО) ознакомиться с электронным учебным курсом по вопросам МДП, который она разработала в сотрудничестве с МСАТ. ИСМДП выразил сожаление по поводу того, что ВТамО не проконсультировалась с ИСМДП или другими компетентными органами МДП раньше, когда такие консультации еще могли оказать реальное влияние на содержание учебного курса, но заявил о своей готовности изучить его при том понимании, что комментарии ИСМДП все же будут использованы для улучшения этого курса, с тем чтобы он полностью отвечал ожиданиям сотрудников таможенных органов, принимающих в нем участие в целях ознакомления с принципами системы МДП².

² Для информации: на сто двадцать четвертой сессии WP.30 представитель ВТамО указал, что "любые поправки необходимо будет согласовать на основе консенсуса между ИСМДП, ЕЭК ООН, ВТамО и МСАТ".

XIII. Ограничение на распространение документов

30. ИСМДП решил, что следует ограничить распространение указанных ниже документов, изданных для его текущей сессии: неофициальных документов № 1, 2 и 4 (2010 год).

XIV. Сроки и место проведения следующей сессии

31. По любезному приглашению г-на Косиоглу (Турция) ИСМДП решил провести свою сорок третью сессию 4 и 5 мая 2010 года в Стамбуле.
