



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2001/4
15 February 2001

RUSSIAN

Original: ENGLISH,
FRENCH and RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом
(Девяносто седьмая сессия, 20-23 февраля 2001 года,
пункт 8 d) vi) 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).

2. Рабочая группа, возможно, пожелает продолжить рассмотрение этого вопроса на основе данной записки, подготовленной секретариатом в сотрудничестве с МСАТ.

3. Для того чтобы не ограничивать область применения комментариев только незаконными иммигрантами, а распространить ее на все виды нарушений, и для того чтобы включить в них также случаи, которые возникают перед погрузкой товаров, предлагается не увязывать более эти комментарии со статьями 21 и 36, а увязать их с более общей статьей 5 Конвенции МДП.

В. ПРОБЛЕМА

4. 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 скрыты грузы или 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 оправданы, 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).

5. 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.

6. 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.

7. Помимо статьи 25, в этих статьях рассматриваются случаи таможенного досмотра, связанного с необходимостью снятия таможенных печатей и пломб. При этом всегда подразумевается, что досмотр осуществляется по какому-либо подозрению со стороны таможенных органов.

8. 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.

9. 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 режиме МДП возникают подобные ситуации.

10. В этой связи секретариат, в сотрудничестве с МСАТ, предлагает следующий комментарий к статьям 5 и 46:

Комментарий к пункту 2 статьи 5

Комментарий

Исключительные случаи, упомянутые в этой статье, включают те ситуации, когда таможенные органы осуществляют досмотр по конкретной просьбе перевозчиков, у которых есть подозрение на то, что в ходе перевозки МДП имело место какое-либо нарушение. В такой 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 осуществляют 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

Комментарий

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.
