Организация Объединенных Наций ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
25 July 2013
Russian
Original: English

Европейская экономическая комиссия

Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

Пятьдесят шестая сессия
Женева, 3 октября 2013 года
Пункт 3 a) iv) предварительной повестки дня
Деятельность и административные функции Исполнительного совета МДП – Деятельность Исполнительного совета МДП: Национальные и региональные рабочие совещания и семинары МДП

Отчет о работе семинара МДП по конструкции безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП (Хельсинки, 18 и 19 июня 2013 года)

Записка секретариата

1. Технический семинар по аспектам наращивания потенциала компетентных органов в области содействия более эффективному выполнению положений Конвенции МДП, касающихся конструкции, допущения к перевозкам и проверки безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП, был организован таможенными органами Финляндии в сотрудничестве с Исполнительным советом МДП (18 и 19 июня 2013 года, Хельсинки).

2. Для обеспечения максимальной отдачи, повышения информированности по вопросам, связанным с конструкцией, допущением к перевозкам и проверкой транспортных средств МДП, а также внесения предложений о путях дальнейшего совершенствования этих аспектов системы МДП организаторы семинара, а также выступившие на нем докладчики решили опубликовать отчет о работе семинара, воспроизведенный в приложении.

3. Административный комитет Конвенции МДП 1975 года (AC.2) и Исполнительный совет МДП (ИСМДП), возможно, пожелают принять к сведению этот отчет и, в частности, последующие меры в контексте различных выводов и рекомендаций, сформулированных на семинаре.

GE.13-23436 (R) 260913 260913

Просьба отправить на вторичную переработку

Приложение

Отчет о работе семинара МДП по конструкции безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП (Хельсинки, 18 и 19 июня 2013 года)

I. Введение

1. Семинар, организованный совместно таможенными органами Финляндии и Исполнительным советом МДП при финансовой поддержке по линии Таможенной программы Европейской комиссии 2013 года[1] для государств − членов Европейского союза был нацелен на укрепление потенциала компетентных органов для содействия более эффективному выполнению положений Конвенции МДП, касающихся конструкции, допущения к перевозкам и проверки безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП. Этот семинар предназначался для сотрудников таможенных органов от Договаривающихся сторон Конвенции МДП, отвечающих за допущение к перевозкам и проверку транспортных средств МДП, и был открыт для участия также должностных лиц, отвечающих за деятельность таможенных органов и транспортную политику. Первый день был посвящен участникам от частного сектора, заинтересованным в тематике семинара, а в течение второго дня в семинаре могли принимать участие только сотрудники таможенных органов. Соответствующие материалы в ходе семинара были представлены экспертами по таможенным вопросам из различных стран, а также от секретариата МДП Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

2. С представленными материалами можно ознакомиться на веб-сайте МДП[2]. Докладчики передали изложенные ниже резюме своих выступлений[3].

Правовая база и технические нормы (ЕЭК ООН, Эрик Виллемс)

3. Конвенция МДП доказала, что является одним из наиболее эффективных международных соглашений, разработанных под эгидой ЕЭК ООН. В настоящее время Конвенция МДП насчитывает 68 Договаривающихся сторон, включая Европейский союз. Об успехе системы МДП можно судить и по количеству книжек МДП, выдаваемых ежегодно. Так, если в 1952 году было выдано чуть больше 3 000 книжек, то в 2012 году их число увеличилось до 3 158 300.

4. Система таможенного транзита МДП основывается на следующих пяти главных принципах (так называемых пяти столпах):

- использовании безопасных транспортных средств или контейнеров;
- международной гарантийной цепи;
- книжках МДП;

[1] ec.europa.eu/taxation_customs/customs/cooperation_programmes/customs2013/index_en.htm.

[2] www.unece.org/transport/areas-of-work/tir/events/helsinki-finland/presentations.html.

[3] Материалы, представленные докладчиками в том том виде, в каком они поступили.

- взаимном признании мер таможенного контроля;
- контролируемом доступе к пользованию системой.

5. Что касается первого столпа, то, как предусмотрено в Конвенции МДП, что грузы должны перевозиться в контейнерах или грузовых отделениях транспортных средств, сконструированных таким образом, чтобы исключить возможность доступа к содержимому запломбированной части транспортного средства или контейнера без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения транспортного средства, контейнера или повреждения таможенных печатей либо пломб.

6. В конвенции МДП устанавливаются стандарты конструкций, указанные в приложении 2 и части I приложения 7, а также процедуры допущения, указанные в приложении 3 и части II приложения 7. Статьями 3, 12, 13 и 14 Конвенции четко предусматривается, что перевозки МДП могут осуществляться только с использованием транспортного средства или контейнера, которые допущены к перевозке в соответствии с этими требованиями. Кроме того, транспортные средства должны иметь свидетельство о допущении в соответствии с приложением 4, а контейнеры должны иметь свидетельство о допущении в соответствии с добавлением 2 или 3 к приложению 7, а также должны иметь прикрепленную к ним табличку о допущении в соответствии с добавлением 1 к приложению 7.

7. Договаривающиеся стороны Конвенции МДП признают действительность свидетельств, выданных в других Договаривающихся сторонах. Однако в соответствии со статьей 14 они имеют право не признавать действительность свидетельства о допущении, если дорожные транспортные средства или контейнеры не отвечают требованиям, изложенным в приложении 2 или 7.

8. Допущение транспортных средств и контейнеров является непременным условием осуществления принципа взаимного признания мер таможенного контроля, закрепленного в статье 5 Конвенции. Промежуточные таможни могут полагаться лишь на проверки, проведенные в таможнях отправления, если транспортные средства являются безопасными; таким образом, досмотр в промежуточных таможнях ограничивается проверкой состояния таможенных печатей и пломб, налагаемых при отправлении.

9. Для оказания таможенным администрациям содействия в правильном и единообразном выполнении правовых положений, связанные с обеспечением безопасности транспортных средств, на веб-сайт МДП ЕЭК ООН занесены также стандартные формуляры допущения и руководство по оптимальной практике наложения печатей и пломб на транспортные средства[4].

II. Материалы, представленные экспертами

A. Конструкция транспортных средств (Таможенная администрация Дании, Бент Расмуссен)

10. Статья 1 приложения 2 к Конвенции МДП предусматривает, что "[к] международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами могут

[4] www.unece.org/tir/training/english/tir-secure-vehicles-containers.html.

допускаться только транспортные средства, грузовые отделения которых сконструированы и оборудованы таким образом:

- чтобы грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- чтобы таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- чтобы в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра".

11. Конкретные требования, касающиеся дорожных транспортных средств, подробно изложены в статьях 2, 3 и 4 приложения 2. На 50 страницах Справочника МДП (включая текст статей, рисунки, пояснительные записки и комментарии) подробно охарактеризованы: a) конструкции (методы сборки, прочность и т.д.), b) крепежные детали (шурупы, болты, заклепки, гайки и т.д.), c) петли (дверные, бортовые и т.д.), системы закрывания (двери, фланцы, крышки и т.д.), e) брезент (материал, крепление, ремонт и т.д.) и f) скользящие по́лы/системы крыш (брезентовый верх).

12. За время, прошедшее после включения этих требований в Конвенцию МДП и Справочник МДП, появились новые возможности для обеспечения безопасности, созданные изготовителями транспортных средств/прицепов, в частности новые типы петель и систем запирания дверей. С учетом того, что изготовители постоянно разрабатывают новые системы и методы сборки, важно, чтобы органы, отвечающие за выдачу свидетельств о допущении МДП, регулярно получали соответствующую обновленную информацию. Весьма важное значение имеет также сотрудничество с частным сектором.

13. Органам, отвечающим за выдачу свидетельств о допущении МДП, следует уделять особое внимание транспортным средствам со специальной конструкцией пола, в частности с подвижным настилом. Некоторые транспортные средства, по всей видимости, были допущены к перевозкам соответствующими органами Германии, несмотря на наличие у них пустых ниш, скрытых под настилом пола, которые не позволяют производить досмотр транспортного средства без выгрузки грузов. Из-за спора, возникшего между Эстонией и Германией, транспортные средства с такой конструкцией пола больше не могут допускаться к перевозкам.

14. Признавая потребность транспортной отрасли в транспортных средствах со скользящими по́лами и раздвижной крышей, важно не забывать о том, что допущение таких транспортных средств к перевозкам по-прежнему сопряжено с особыми проблемами. Инспекторам следует учитывать ряд аспектов безопасности, причем таких, как те, которые упомянуты в "проверочном листе" ККПКП, подготовленном в 2007 году. Есть основания надеяться на то, что возможное включение в приложение 2 новой статьи, охватывающей аспекты безопасности систем с раздвижной крышей, позволит уточнить требования к конструкции.

15. И наконец, необходимо отметить, что многие транспортные средства, допущенные к перевозкам МДП, по-прежнему могут без труда открываться без повреждения печатей и пломб.

B. Выдача разрешений инспекторам, досматривающим транспортные средства, и утверждение свидетельств МДП в Финляндии (Таможенная администрация Финляндии, Эрик Линдхольм)

16. Раньше в Финляндии инспекторы, досматривавшие автотранспортные средства, могли независимо выдавать свидетельства о допущении МДП. В соответствии с распоряжением № 169/010/12 Таможенной администрации Финляндии с 1 июля 2013 года свидетельства о допущении МДП будут выдаваться таможенными органами. Следовательно, внедрена новая действующая модель для сертификации квалификации экспертов МДП и процедуры легализации свидетельств о допущении МДП.

17. С июля свидетельства о допущении МДП будут выдаваться таможенными органами, обрабатывающими книжки МДП. Разрешение для транспортных единиц будет подкрепляться отчетами квалифицированных экспертов МДП. Для этих отчетов будут использоваться формуляры, содержащиеся в стандартном отчете о допущении, приведенном на веб-сайте ЕЭК ООН. Эти формуляры переведены на финский язык и имеются на веб-сайте Таможенной администрации Финляндии. В целях получения разрешения для транспортной единицы таможенным органам должно быть представлено следующее:

- отчет квалифицированного эксперта МДП (с указанием фамилии эксперта, его идентификационного номера и с его подписью);
- незагруженная транспортная единица;
- предварительно заполненное свидетельство о допущении МДП.

18. С начала 2013 года квалифицированные эксперты МДП должны получать разрешение и должны регистрироваться. Процессом выдачи разрешения руководит таможенный центр, занимающийся выдачей разрешений, который в долгосрочной перспективе будет отвечать за предоставление всех разрешений. В 2013 году было определено два периода для подачи заявлений на получение разрешений. На данный момент в качестве квалифицированных экспертов МДП в Финляндии зарегистрировано 58 лиц.

19. Заявители заполняют стандартное заявление, и для получения разрешения они должны:

- иметь удостоверенную квалификацию для регистрационного осмотра грузовых транспортных средств;
- не иметь серьезных или повторных нарушений таможенного либо налогового законодательства;
- сдать экзамен, организованный Таможенной администрацией.

C. Порядок выдачи свидетельств в Болгарии (Таможенная администрация Болгарии, Елизавета Такова)

20. В Болгарии таможня является компетентным органом, допускающим дорожные транспортные средства к перевозке товаров под таможенными печатями и пломбами.

21. Соответствующие требования и процедура допущения транспортного средства на национальном уровне разъяснены в постановлении № 70 директора

Национального таможенного агентства № 70 от 11 апреля 2005 года. Этим постановлением утверждаются правила организации и контроля в таможенных органах для допущения транспортных средств к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами согласно положениям Конвенции МДП.

22. В соответствии с приложением 3 к постановлению № 70 от 11 апреля 2005 года на территории Болгарии существуют следующие 30 таможен, уполномоченных допускать дорожные транспортные средства к перевозкам:

1. Бургас, 2. Варна, 3. Видин, 4. Добрич, 5. Габрово, 6. Горна-Оряховица, 7. Ямбол, 8. Казанлык, 9. Карлово, 10. Карджали, 11. Ловеч, 12. Пазарджык, 13. Плевен, 14. Пловдив, 15. Пристаниште-Лом, 16. Разград, 17. Руссе, 18. Свиленград, 19. Свиштов, 20. Шумен, 21. Силистра, 22. Сливен, 23. Смолян, 24. София-Изток, 25. София-Запад, 26. Стара-Загора, 27. Столична, 28. Тарговиште, 29. Хасково, 30. Югозападна.

23. В соответствии с пунктом 1 статьи 2 положения о сборах, взимаемых Национальным таможенным агентством:

- плата за первоначальный осмотр и проверку (выдачу свидетельства о допущении в первый раз) составляет 30 левов (примерно 15 евро);
- плата за продление свидетельства о допущении (до трех раз) составляет 15 левов (примерно 7,50 евро).

1. Процедура

a) Подача заявления и прилагаемые документы

24. Дорожное транспортное средство должно представляться раз в два года для осмотра и продления допущения в компетентную таможню района его регистрации:

- в настоящее время заявление подается в бумажном формате;
- с конца 2013 года подача заявления будет осуществляться в электронном формате;
- заявление должно сопровождаться следующими документами: подтверждением оплаты; документом о регистрации транспортного средства; документом о ежегодном техническом осмотре; договором аренды (если это применимо).

b) Осмотр дорожного транспортного средства

25. Компетентный орган должен осматривать дорожное транспортное средство в соответствии с общими правилами, установленными в приложении 2.

c) Выдача свидетельства о допущении

26. Номер свидетельства о допущении, выдаваемого таможенными органами Болгарии, состоит из следующих элементов:

TIR/код таможенного органа, выдавшего свидетельство/серийный номер свидетельства о допущении при регистрации.

Рис. 1
Образец заголовка свидетельства о допущении, выданного в Болгарии

TIR Convention of 14 November 1975
Конвенция ТИР от 14 ноември 1975 г.

APPROVAL CERTIFICATE
of a road vehicle for the transport of goods
under Customs seal
СВИДЕТЕЛСТВО ЗА МИТНИЧЕСКА ГОДНОСТ
на пътно превозно средство и превозващо стоки
с митнически пломби

Certificate No / Свидетелство № .....

Issued by: / Издадено от ..... МИТНИЦА - СВИЛЕНГРАД .....
(Competent Authority, компетентен орган)

D. Процесс сертификации в Чешской Республике (Таможенная администрация Чехии, Ричард Весецки)

27. В Чешской Республике при осуществлении процедуры МДП важная роль отводена следующим участникам: национальному гарантийному объединению (предлагает трейдеров, которые должны быть уполномочены в плане пользования системой МДП; выдает книжки МДП и таблички МДП; сотрудничает с таможенными органами на основе договора о сотрудничестве; организует курсы профессиональной подготовки; выдает свидетельства о прохождении курсов), транспортно-экспедиторским компаниям, трейдерам (запрашивают национальное гарантийное объединение об авторизации в системе; запрашивают таможенные органы о допущении транспортных средств к процедуре МДП; проходят курсы профессиональной подготовки; сотрудничают с таможенными органами по аспектам досмотра транспортных средств) и таможенным органам (сотрудничают с национальным гарантийным объединением; досматривают и допускают к перевозкам транспортные средства; выдают и продлевают свидетельства о допущении).

28. Каждое лицо, желающее пользоваться книжкой МДП, вначале должно быть допущено национальным гарантийным объединением, сотрудничающим с таможней, к юрисдикции которой относится территория, где данное лицо имеет постоянное местопребывание. Именно таможенные органы уполномочивают держателей книжек МДП использовать эти книжки, и только таможенные органы могут отзывать такое разрешение или исключать из режима МДП иностранных держателей книжек МДП.

29. В Чешской Республике допущение транспортных средств к перевозкам грузов под таможенными печатями и пломбами также относится к ведению таможенных органов. 15 таможен уполномочены выдавать свидетельство о допущении, причем каждая из них отвечает за край (за исключением таможни международного аэропорта Рузине). Подавать запрос на получение свидетельства о допущении могут только уполномоченные на национальном уровне держатели книжек МДП, причем они должны быть владельцами или операторами соответствующего транспортного средства. Это транспортное средство должно быть зарегистрировано в Чешской Республике.

30. Владелец или оператор транспортного средства (либо его представитель), подающий запрос на допущение, должен представить оригинал свидетельства о допущении, фотографии транспортного средства и само транспортное средство.

Основными принципами, на основе которых таможенные органы проводят проверки в процессе допущения, служат принципы, изложенные в главе B.1. Таможенники проводят досмотр в соответствии с процедурами, изложенными в справочнике. Справочник состоит из двух частей: теоретической (описание основных принципов и процедур, лежащих в основе допущения лиц и транспортных средств к пользованию системой) и практической (приложения, формуляры и проверочные листы, используемые для целей допущения). Для каждого из указанных ниже типов транспортных средств предусмотрен собственный протокол проверки (проверочные листы): a) транспортные средства с твердыми бортами и рефрижераторные транспортные средства, b) крытые брезентом транспортные средства (включая транспортные средства со скользящими пóлами), c) транспортные средства для перевозки жидкостей; и d) транспортные средства с гидравлической аппарелью. Каждый проверочный лист включает ряд вставок по конкретным элементам конструкции каждого типа транспортных средств и содержит ссылки на соответствующие статьи и пояснительные записки Конвенции МДП. После этого на свидетельстве о допущении проставляется печать и подпись ответственного сотрудника таможни, который также присваивает свидетельству индивидуальный номер.

31. В будущем планируется разработать централизованное приложение для регистрации результатов процесса допущения (компьютеризированную систему с централизованной базой данных, содержащей проверочные листы, фотографии и свидетельства о допущении), а также программу регулярной профессиональной подготовки для сотрудников таможенных органов.

E. Процесс сертификации в Польше (Таможенная администрация Польши, Марцин Жук)

32. В Польше процедура сертификации является бесплатной. В начале заявитель (владелец, оператор или агент) должен направить письменный запрос как о выдаче, так и о продлении свидетельства о недопущении. Кроме того, заявитель должен представить следующие документы:

- регистрации текущих деловых операций: REGON (акроним, обозначающий Национальный экономический реестр), ИНН (идентификационный номер налогоплательщика), выписку из KRS (Национального судебного реестра), выписку из реестра предприятий или иной документ;
- фотокопию свидетельства о регистрации (оригинал представляется только для осмотра);
- формуля свидетельства о допущении;
- фотографии транспортного средства (вид по диагонали), прицеп (незагруженный), готовый к осмотру (см. рис. 2).

Рис. 2
Примерная фотография грузовика (вид по диагонали)

33. Выдача и продление свидетельств о допущении регистрируется в системе SPD-EKS (система обработки данных − электронной справочной службе) в соответствии с принципами, изложенными в служебных инструкциях. Отклоненные заявки регистрируются только на бумаге.

34. На свидетельстве о допущении, а также сопроводительных фотографиях или рисунках дорожного транспортного средства проставляются печати под номером, присвоенным в соответствии с инструкциями по заполнению.

35. Руководители таможенных отделений осуществляют контроль за деятельностью, связанной с процедурой допущения транспортных средств, путем проведения специальных проверок в местах досмотра транспортных средств.

F. Процесс сертификации в Эстонии (Таможенная администрация Эстонии, Айвар Кулларанд)

1. Выдача свидетельств о допущении в Эстонии

36. В Эстонии свидетельства о допущении транспортных средств выдаются сотрудниками Налогового и таможенного совета страны в трех городах. Двенадцать сотрудников проводят технический досмотр дорожных транспортных средств и выдают свидетельства о допущении. В Эстонии выдано более 2 600 действительных свидетельств о допущении. При выдаче свидетельства о допущении сотрудник вводит в информационную систему данные о дорожном транспортном средстве, протокол технического досмотра МДП и свидетельство о регистрации дорожного транспортного средства, а также фотографию этого дорожного транспортного средства. Все сотрудники Налогового и таможенного совета Эстонии могут получать информацию из системы регистрации свидетельств о допущении транспортных средств, а специально уполномоченные сотрудники могут добавлять данные в систему и изменять их. При открытии

книжки МДП система проверяет действительность свидетельства о допущении, выданного в Эстонии.

37. Сотрудники, выдающие свидетельства о допущении, ежегодно проходят соответствующую профессиональную подготовку. В случае изменения или появления новой конструкции транспортных средств либо же возникновения каких-либо проблем все сотрудники, выдающие свидетельства о допущении, незамедлительно извещаются об этом по электронной почте.

2. Конструкции и крепления дорожных транспортных средств с брезентовым верхом

38. Гайки и болты крепятся к внешней части рамы дорожного транспортного средства с брезентовым верхом и фиксируются таким образом, чтобы рукоятки механизма натяжения боковых пол, пóлы откидного верха или натяжные устройства вертикального стержня не могли быть извлечены из опечатанного грузового отделения. Доступные болты и гайки должны быть затянуты.

39. Дорожные транспортные средства с брезентовым верхом укомплектовываются таким образом, чтобы они имели два стержня для боковых пол, один стержень для натяжения и одну штангу для натяжения. Натяжные пóлы, вертикальные стержни и рукоятку натяжного устройства дорожных транспортных средств с брезентовым верхом следует фиксировать с помощью откидных пол, а натяжное устройство вертикального стержня должно фиксироваться с помощью проволочного кабеля или натяжной рукоятки, не поддающихся повреждению.

40. Фиксирующие рукоятки задних дверей грузового отделения должны закрепляться на нижней части рамы при помощи фиксирующих болтов, зажимов на болтах или заклепок либо прикрепляться к раме посредством сварки (см. рис. 3 и 4).

Рис. 3 и 4
Зажимы на болтах

41. Во избежание недоразумений было бы необходимо добавить пояснительную записку к требованию, установленному в пункте 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции МДП, о том, что предписания пункта 2 ii) статьи 4 приложения 2 к Конвенции МДП применяются к крытым брезентом прицепам. В 2012 году были прекращены три операции МДП с участием эстонских дорожных транспортных средств с брезентовым верхом. В десятой вставке свидетельства о допущении было указано, что брезент должен находить на жесткую часть внизу транспортного средства по крайней мере на ширину 250 мм, со ссылкой на пункт 6 статьи 3 приложения 2 к Конвенции МДП.

42. Задние вертикальные полосы брезента дорожных транспортных средств с брезентовым верхом и раздвижной крышей должны быть пристегнуты к брезентовым боковинам при помощи клепки давлением таким образом, чтобы заклепки не могли быть извлечены из опечатанного грузового отсека и заменены аналогичным образом закрепленными заклепками без оставления видимых следов. На практике вместо этих заклепок используются глухие заклепки, которые могут без труда извлекаться и заменяться.

G. Досмотры в таможнях отправления, въезда, назначения и выезда; проблемы обеспечения соблюдения; случаи из практики (Таможенная администрация Финляндии, Йоуни Вякевя, Ари Пелтонен)

43. При досмотре или проверке транспортных средств, используемых для перевозок МДП, финские инспекторы сталкиваются с разнообразными проблемами.

44. Некоторые конструкции не отвечает требованиям Конвенции МДП. Ненатянутые брезентовые части могут легко отстегиваться и затем повторно закрепляться без оставления видимых следов. Брезентовые части иногда не крепятся надлежащими проволочными петлями. Если же проволочные петли установлены в канале внизу, такая конструкция препятствует проникновению в грузовое отделение даже при отсутствии жесткого борта шириной свыше 250 мм.

45. Сплошные полосы из светоотражающих материалов использовать неудобно, так как они усиливают жесткость брезента и затрудняют его сворачивание. Такая проблема не возникает при использовании коротких отрезков.

46. Нет ясности в отношении того, каким образом следует решать проблемы конструкции, подрывающие безопасность режима МДП, когда они выявляются в пути. Представляется, что в таком случае следует производить перегрузку в допущенное транспортное средство. Если возникшая проблем не сопряжена с риском контрабанды, то перевозку МДП можно продолжать, однако при этом следует заполнять десятую вставку свидетельства о допущении МДП.

47. В целом пространство между ремнями в транспортных средствах со скользящими по́лами зачастую открывает доступ к грузовому отделению. Со временем брезент растягивается все больше, что также облегчает доступ к грузовому отделению. Таким образом, сохранение приемлемого расстояния между ремнями, по всей видимости, не служит действенным решением, в частности с учетом того, что доступ к опечатанному грузовому отделению в принципе можно получить без оставления видимых следов или повреждения печатей и пломб.

48. И наконец, следовало бы вынести рекомендацию о том, что ремни следует закреплять с внутренней стороны брезента, причем желательно с помощью двух заклепок и дополнительного безопасного шва.

H. Проблемы обеспечения соблюдения; случаи из практики (Таможенная администрация Дании, Бент Расмуссен)

49. В Дании многие транспортные средства, досматриваемые в пунктах пересечения границы или на таможенных постах, характеризуются одним из следующих аспектов: a) серьезными техническими проблемами, b) следами нару-

шений и манипуляций, c) ошибками, допущенными таможней при наложении печатей и пломб, либо d) особой небезопасной конструкцией транспортного средства. Кроме того, e) Таможенная администрация Дании сотрудничает также с компаниями по техническому обслуживанию в целях получения более подробной информации о любых вопросах, касающихся безопасности.

a) Транспортные средства со скользящими по́лами зачастую характеризуются серьезными техническими проблемами, связанными с состоянием верхней обвязки, нижней обвязки и устройств натяжения.

b) В ряде случаев были выявлены манипуляции с устройствами для наложения печатей и пломб. В основном речь идет о рефрижераторных/изотермических транспортных средствах. Это обстоятельство свидетельствует о том, что весьма важно, чтобы таможенники сами снимали печати и пломбы. В противном случае такие манипуляции выявлять не удастся.

c) В некоторых случаях таможенные органы не налагают печати и пломбы надлежащим образом, оставляя, таким образом, возможность для открытия транспортного средства без нарушения печатей и пломб. Важно также следить за тем, чтобы печати и пломбы не налагались на элементы, которые могут быть без труда повреждены и заменены без оставления следов.

d) Такие транспортные средства с особой конструкцией пола, как транспортные средства с подвижным настилом, не следует допускать к перевозкам.

e) Сотрудничество между таможенными органами Дании и компаниями по техническому обслуживанию позволяет инспекторам получать дополнительную информацию о новых тенденциях в контексте нарушений и манипуляций, которые выявляются в ходе технического обслуживания прицепов, в частности тех, которые находятся в собственности прокатных компаний.

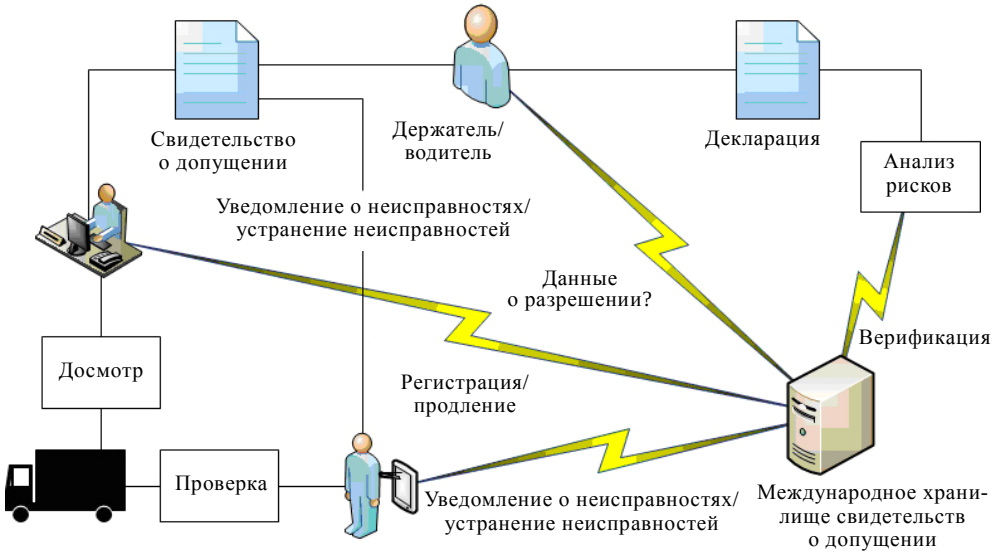
I. Новые идеи в связи с процедурой допущения (ЕЭК ООН, Андрэ Сеиа)

50. Одни положения Конвенции МДП, касающиеся допущения и проверки безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операции МДП, со временем были изменены, в частности для обеспечения соответствия с учетом внедрения таких транспортных средств новых типов, как транспортные средства со скользящими по́лами. Другие же аспекты практически не изменились с момента вступления в силу Конвенции МДП 1975 года. Ярким примером в данной связи служит удостоверение о допущении, которое с течением времени не претерпело значительных изменений. В этой связи Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) в ходе анализа документов, прилагаемых к книжке МДП, а также способов добавления этих документов к электронной декларации в качестве приложения предложила в долгосрочной перспективе полностью компьютеризировать свидетельство о допущении. Эта идея была доведена до сведения ИСМДП, который дал ей положительную оценку и решил более подробно изучить ее и, возможно, запустить соответствующий проект, основная цель которого состояла бы в создании централизованного хранилища (базы данных) для свидетельств о допущении, доступ к которому таможни могли бы получать в любое время, но в особенности в процессе оценки рисков для обеспечения действительности свидетельства. Кроме того, такие базы данных могли бы использоваться для уведомления о неисправно-

стях, выявленных в ходе проверок, что позволяло бы, в зависимости от серьезности такой неисправности, адекватным образом устранять их до начала новой операции или перевозки МДП. На рис. 5 схематично обозначены различные способы применения такой базы данных. На нынешнем этапе ИСМДП рассматривает возможность проведения обследования для оценки уровня компьютеризации процедуры допущения в Договаривающихся сторонах МДП (см. неофициальный документ ИСМДП № 8 (2013 год)).

Рис. 5

Предполагаемый режим функционирования международного хранилища свидетельств о допущении



51. Что касается уведомления о неисправностях, то, как показывает практика, a) десятая вставка свидетельства о допущении имеет ограниченные размеры и b) текст, в котором указаны неисправности, зачастую является нечитабельным из-за индивидуальных особенностей почерка и использования национальных языков или условных обозначений. В этой связи Административный комитет Конвенции МДП 1975 года (AC.2) рассматривает вопрос о том, чтобы рекомендовать компетентным органам заменить практику использования составляемых от руки уведомлений о неисправностях системой кодов, обозначающих место и тип любой неисправности. Этот код должен состоять из четырех (4) цифр:

- первая цифра указывает на соответствующую часть грузового отделения: левая сторона, правая сторона, пол, крыша, передняя стенка, задняя стенка или иное;
- вторая цифра указывает на место локализации неисправности по продольной оси: передняя часть, центральная часть, задняя часть;
- последние две цифры указывают на саму неисправность.

52. С более подробной информацией об этой системе кодов можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/12.

III. Выводы и рекомендации

53. Все докладчики и участники семинара подчеркнули, что обеспечение безопасности транспортных средств и контейнеров, используемых для перевозок МДП, по-прежнему имеет исключительно важное значение и признается одним из пяти столпов Конвенции.

54. Кроме того, представленные материалы свидетельствуют о важном значении сотрудничества, обмена опытом и сопоставления методов работы между Договаривающимися сторонами. В конечном итоге все усилия, направленные на совершенствование процедуры осмотра транспортных средств и обеспечение ее осуществления на единообразной основе предпринимаются в интересах всех заинтересованных сторон, включая транспортную отрасль.

55. В частности, были сформулированы нижеследующие выводы и рекомендации.

A. Профессиональная подготовка и число мест для проведения досмотра на предмет допущения МДП

56. Хотя в ходе нескольких семинаров МДП этот вопрос и затрагивался, совершенно ясно, что число мест для проведения осмотра на предмет допущения МДП в разных странах все еще значительно различается (например, их более 100 в Польше, 30 в Болгарии, 15 в Чешской Республике и 5 в Дании).

57. Как свидетельствуют некоторые из представленных материалов, сложность конструкции транспортных средств постоянно изменяется из-за внедрения новых частей и методов сборки, а также конструкции транспортных средств новых типов. Одна из важнейших задач для компетентных органов − это поддержание осведомленности персонала в данной сфере и его непрерывная профессиональная подготовка. В данной связи чем больше будет мест для проведения процедуры допущения, тем труднее будет поддерживать надлежащий уровень осведомленности и профессиональной подготовки всего персонала.

58. Таким образом для обеспечения надлежащих навыков и опыта у инспекторов рекомендуется ограничить их численность и при необходимости число мест, предназначенных для проведения осмотров, в частности тем Договаривающимся сторонам, которые ежегодно не предоставляют допущения в отношении значительного числа транспортных средств и где квалифицированные инспекторы не имеют возможности перемещаться между различными таможнями. В то же время для облегчения торговли и перевозок не следует требовать от транспортных компаний перемещения на большие расстояния для получения свидетельств. Такой подход способствовал бы повышению единообразия осмотров и процедур допущения транспортных средств.

B. Статьи 3 и 4 приложения 2

59. Материалы, представленные Таможенной администрацией Эстонии, убедительно свидетельствуют о вызовах в контексте толкования статьи 3 (крытые брезентом транспортные средства) и статьи 4 (транспортные средства со скользящими по́лами). Хорошо известно, что осмотр транспортных средств со сколь-

зящими по́лами на предмет допущения МПД сопряжен со значительными трудностями и ссылки на статьи 1, 2 и 3, когда это применимо, в статье 4 никоим образом не облегчают эту задачу.

60. Например, в статье 4.2 ii) четко предусматривается, что пола должна перекрывать снизу транспортное средство на 50 мм, и упоминается, что максимальное разрешенное расстояние между полой и жесткой частью транспортного средства составляет 10 миллиметров. Однако Таможенная администрация Эстонии, по всей видимости, требует, чтобы пола перекрывала снизу жесткую часть транспортного средства на 250 миллиметров. Требование о таком перекрытии предусмотрено в статье 3.6 a) для "стандартных" транспортных средств, крытых брезентом. Это свидетельствует, возможно, о необходимости дальнейшего уточнения положений обеих статей во избежание любого недопонимания. Можно было бы включить пояснительную записку, содержащую рисунок современного транспортного средства со скользящими по́лами, поскольку современная конструкция транспортных средств со скользящими по́лами отличается от той, которая показана на рис. 9 в приложении 2.

C. Статья 1 a) приложения 2

61. В приложениях 2 и 7 к Конвенции МДП содержатся четкие общие указания относительно конструкции транспортных средств, допускаемых к перевозкам МПД. Тем не менее отдельные части текста изложены слишком уж в общих чертах и, возможно, требуют дальнейшего уточнения при помощи дополнительных рисунков, пояснительных записок, комментариев или примеров оптимальной практики. Например, статью 1 a), которая предусматривает такую конструкцию, чтобы "грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб", можно было бы доработать, с тем чтобы четко разъяснить, что именно понимается под термином "грузы". Можно было бы указать конкретные размеры предметов, которые не следует извлекать из опечатанной части или помещать туда; речь идет, например, о пачке сигарет. Такой подход позволил бы также обеспечить прохождение всеми транспортными средствами МДП аналогичных осмотров во всех Договаривающихся сторонах МДП.

D. Различия в требованиях безопасности

62. К различным типам транспортных средств, например транспортным средствам с брезентовым верхом или рефрижераторным транспортным средствам, предъявляются разные требования безопасности. На сегодняшний день требования, предъявляемые к транспортным средствам с брезентовым верхом, являются менее строгими, что обусловливает меньшую степень безопасности транспортных средств этого типа по сравнению с другими транспортными средствами. Было отмечено, что эти транспортные средства весьма широко используются транспортным сообществом и что по этой причине следует сохранить их допущение к перевозкам МДП. Повышенный риск, связанный с эксплуатацией транспортных средств с брезентовым верхом, можно учитывать при оценке рисков.

E. Новые типы конструкции

63. За время, прошедшее после разработки приложений 2 и 7, появились новые типы безопасных конструкций. Эти новые типы конструкций, возможно, необходимо отметить в пояснительных записках, комментариях или примерах оптимальной практики для дальнейшего согласования процедур допущения транспортных средств во всех Договаривающихся сторонах МДП.

F. Введение и использование отчетов о допущении МДП

64. Таможенная администрация Чехии уже успешно использует отчеты о допущении, заносимые на веб-сайт ЕЭК ООН, а Таможенная администрация Финляндии приступит к их использованию в ближайшее время. Все шесть отчетов (по различным типам конструкции) были переведены на финский язык, и их применение станет обязательным при осмотре транспортных средств на предмет допущения МДП. Использование таких отчетов служит одним из важных механизмов, обеспечивающих единообразное проведение осмотров во всех отведенных для этого местах. Участники семинара признали пользу отчетов о допущении и рекомендовали их применение. Они также просили секретариат МДП ЕЭК ООН занести на веб-сайт МДП доступный для редактирования вариант свидетельств, с тем чтобы облегчить их использование.

G. Введение системы кодов для информирования о неисправностях, выявленных таможенными органами: десятая вставка свидетельства о допущении

65. Как следует из некоторых материалов, представленных на семинаре, существует необходимость в упрощении отметок, указывающих на неисправности, в десятой вставке свидетельства о допущении. Каждая страна заполняет эту вставку обычным текстом на местном языке. Помимо проблемы языка, возникают также трудности в связи с ограниченным пространством, предусмотренным для этой вставки, в результате чего зачастую трудно охарактеризовать все неисправности и затем прочитать эти записи.

66. Следует рекомендовать использовать систему кодов, которая в настоящее время рассматривается AC.2 в контексте документа ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/12. После утверждения этой системы кодов основная задача будет состоять в том, чтобы сделать ее доступной для всех сотрудников; в этой связи весьма рекомендуется опубликовать и распространить соответствующую брошюру (или аналогичный документ).

H. Будущая деятельность: централизованный реестр и база данных по свидетельствам о допущении

67. Используемые Договаривающимися сторонами системы регистрации и хранения информации относительно свидетельств о допущении и таких сопроводительных документах, как фотографии, весьма различаются. Одни страны по-прежнему ведут учет лишь в бумажном формате в местных таможенных органах, тогда как другие страны уже ввели национальные электронные реестры. В контексте долгосрочных усилий по компьютеризации процедуры МДП рекомендуется создать централизованную международную базу данных по всем

свидетельствам о допущении. Такая система позволила бы таможенным органам не только проверять действительность конкретного свидетельства о допущении, но и централизованно регистрировать неисправности, выявленные на транспортных средствах.

68. Рекомендуется продолжить реализацию этого проекта с учетом возможных проблем, связанных с национальным законодательством в области защиты данных. Этот проект позволил бы также внедрить единообразную "систему нумерации" свидетельств о допущении.

I. Вопросы для рассмотрения компетентными органами МДП, в частности ИСМДП

69. Участники семинара просили секретариат довести до сведения компетентных органов МДП следующие вопросы:

- Требуется более подробная информация по некоторым положениям, касающимся конструкции и допущения безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП (в виде рисунков, пояснительных записок, комментариев, примеров оптимальной практики, практического руководства или хранилища информации о допущенных типах транспортных средств), например по статье 1 a), в связи со статьей 4. Кроме того, ряд содержащихся в Конвенции рисунков устарели, так как появились новые типы безопасных конструкций.
- К различным типам транспортных средств (транспортным средствам с брезентовым верхом по сравнению с рефрижераторными транспортными средствами) предъявляются требования безопасности.
- Образец отчета о допущении весьма полезен и должен быть занесен в электронном и поддающемся редактированию формате на веб-сайт ЕЭК ООН (в готовом для использования или перевода на национальные языки виде).
- На национальном уровне процессы сертификации (реестры) все в большей степени компьютеризируются. Следует продолжить реализацию проекта создания международной базы данных с учетом аспектов защиты информации.
- Безопасность свидетельств, печатаемых на нескольких страницах, следует обеспечить путем проставления на каждой странице печатей или использования безопасных переплетов.
- Следует и впредь стимулировать понимание важного значения информированности инспекторов (непрерывного обучения) путем проведения семинаров и рабочих совещаний. Таможенные координационные центры МДП также могли бы играть определенную роль в обмене информацией и оптимальной практикой в контексте процедуры допущения.
- Затраты на выдачу свидетельств о допущении в разных странах различаются. В некоторых случаях обязательным является использование формуляров, реализуемых объединениями.

- Пункты 19 и 20 приложения 3, возможно, требуют уточнений. Таможенники испытывают неопределенность в плане своих полномочий в случае иностранных транспортных средств, которые, по их мнению, не следовало было допускать к перевозкам.
- Положения, касающиеся крепления ремней, по-видимому, не совсем ясны и, возможно, не обеспечивают достаточной безопасности. Наряду с заклепками, возможно, необходимо было бы использовать обеспечивающую безопасность прошивку.