



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/198  
3 December 2001

RUSSIAN  
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом

ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТАМОЖЕННЫМ ВОПРОСАМ,  
СВЯЗАННЫМ С ТРАНСПОРТОМ, О РАБОТЕ ЕЕ ДЕВЯНОСТО  
ДЕВЯТОЙ СЕССИИ  
(23-25 октября 2001 года)

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
Участники.....	1 - 4
Утверждение повестки дня.....	5 и 6
Деятельность органов ЕЭК ООН и других организаций системы Организации Объединенных Наций, представляющая интерес для Рабочей группы .....	7 - 9
Деятельность других организаций, представляющая интерес для Рабочей группы .....	10 и 11

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>
Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 года) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года).....	12 - 19
a) Статус конвенций.....	12 - 14
b) Применение конвенций .....	15 - 19
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе 1982 года ("Конвенция о согласовании").....	20 - 24
Подготовка нового приложения, касающегося эффективных процедур пересечения границ .....	20 - 24
Проекты конвенций ЕЭК ООН о процедурах международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом.....	25 - 29
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) .....	30 - 108
a) Статус Конвенции .....	30 - 42
b) Пересмотр Конвенции.....	43 - 68
i) Принятие приложений по поправкам и примеров оптимальной практики в рамках этапа II процесса пересмотра МДП.....	43 - 47
ii) Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП.....	48 - 68
c) Расширение области применения Конвенции.....	69
d) Применение Конвенции.....	70 - 108
i) Урегулирование требований об уплате.....	71 - 74

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

	<u>Пункты</u>
ii) Включение в книжку МДП идентификационного номера ее держателя .....	75 - 78
iii) Восстановление гарантийного покрытия для товаров с повышенным уровнем налогообложения и других исключенных товаров .....	79 - 86
iv) Меры по сокращению количества утерянных, украденных или поддельных книжек МДП.....	87 - 91
v) Применение статьи 38 Конвенции .....	92 - 94
vi) Дорожные транспортные средства, рассматриваемые в качестве тяжеловесных или громоздких грузов.....	95 - 98
vii) Справочник МДП.....	99 и 100
viii) Прочие вопросы .....	101 - 108
Предотвращение злоупотребления системами таможенного транзита в целях контрабанды.....	109 - 111
Программа работы на 2002-2006 годы .....	112
Прочие вопросы .....	113 - 115
a) Сроки проведения следующих сессий .....	113 и 114
b) Ограничение на распространение документов .....	115
Утверждение доклада.....	116

**СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)**

Приложение 1: Контрабанда табачных изделий и алкогольных напитков:  
информация, представленная Соединенным Королевством

Приложение 2: Программа работы на 2002-2006 годы.

\* \* \*

## ДОКЛАД

### УЧАСТНИКИ

1. Рабочая группа провела свою девяносто девятую сессию 23–26 октября 2001 года.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Австрии, Албании, Беларуси, Бельгии, Болгарии, бывшей югославской Республики Македонии, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Иордании, Ирана (Исламской Республики), Испании, Италии, Кувейта, Латвии, Ливана, Литвы, Марокко, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Молдова, Российской Федерации, Румынии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Турции, Финляндии, Франции, Хорватии, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции, Эстонии, Югославии и Японии. Присутствовали также представители Европейского сообщества (ЕС).
3. Из межправительственных организаций была представлена Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).
4. На сессии были также представлены следующие неправительственные организации: Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный туристский альянс (МТА)/Международная автомобильная федерация (ФИА) и "Трансфригорут интернэшнл".

### УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Документация: TRANS/WP.30/197 и Add.1

5. Рабочая группа выразила серьезное недовольство по поводу того, что значительная часть документов на русском и французском языках, включая повестку дня, не была издана заблаговременно до начала совещания, в результате чего делегации не имели возможности надлежащим образом подготовиться к сессии, а это, следовательно, замедляет процесс принятия решений Рабочей группой. Рабочая группа просила Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) связаться по этому вопросу с соответствующими органами системы Организации Объединенных Наций для исправления положения в будущем. Рабочая группа также предложила делегациям обратиться к Генеральному директору Отделения Организации Объединенных Наций в Женеве (ЮНОГ), с тем чтобы выразить протест в связи с такой неприемлемой ситуацией.

6. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом (TRANS/WP.30/197 и Add.1), добавив следующие подпункты в пункт 7 d) viii):

- требование в отношении дополнительного разрешения для транзита по территории Российской Федерации;
- проблемы для транспортных операторов, использующих книжки МДП, заполненные от руки.

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ЕЭК ООН И ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

Документация: документ ЕЭК ООН о международных соглашениях и конвенциях в области транспорта; неофициальный документ № 24 (2001 год)

7. Рабочая группа заслушала сообщение об организованном Отделом транспорта ЕЭК ООН совещании с участием постоянных представителей стран - членов ЕЭК ООН, на котором рассматривались проблемы возникновения возможных противоречий между необходимостью облегчения перевозок и требованиями безопасности после трагических событий 11 сентября 2001 года. В результате этого к вспомогательным органам ЕЭК ООН была обращена просьба учитывать такие вызывающие озабоченность вопросы в своей работе по облегчению перевозок.

8. Секретариат проинформировал Рабочую группу об изменениях, внесенных на вебсайт Секции по облегчению пересечения границ Отдела транспорта ЕЭК ООН ([www.unecsc.org/trans/new\\_tir/home/html](http://www.unecsc.org/trans/new_tir/home/html)) в соответствии с высказанными Рабочей группой предложениями, которые изложены в неофициальном документе № 24 (2001 год).

9. Рабочая группа приняла к сведению документ ЕЭК ООН о статусе международных соглашений и конвенций в области транспорта.

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДРУГИХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕС ДЛЯ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ**

10. Рабочая группа заслушала сообщение представителя Европейской комиссии о недавно опубликованном предварительном издании справочника по транзитным перевозкам в рамках системы Сообщества и общей транзитной системы. С этим

справочником можно ознакомиться на следующем вебсайте:

[www.europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/info\\_doc/customs/transit/transitmanual\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/customs/transit/transitmanual_en.htm).

11. Рабочая группа также приняла к сведению представленную Европейской комиссией информацию о доступе к электронной базе данных, содержащей сведения о таможенных в зонах системы Сообщества/Общей транзитной системы. Эта база данных имеется на следующем вебсайте: [www.europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/dds/en/csrdhome.htm](http://www.europa.eu.int/comm/taxation_customs/dds/en/csrdhome.htm).

### **ТАМОЖЕННЫЕ КОНВЕНЦИИ О ВРЕМЕННОМ ВВОЗЕ ЧАСТНЫХ ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ (1954 ГОДА) И КОММЕРЧЕСКИХ ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ (1956 ГОДА)**

Документация: ECE/TRANS/107/Rev.1; ECE/TRANS/108; неофициальный документ № 23 (2001 год)

#### **а) Статус конвенций**

12. Рабочая группа была проинформирована о том, что в настоящее время участниками Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 года) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года) являются 76 и 37 договаривающихся сторон, соответственно.

13. Полный текст конвенций на английском, русском и французском языках, а также полные перечни договаривающихся сторон этих конвенций имеются на следующем вебсайте ЕЭК ООН: [www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#customs).

14. Рабочая группа отметила, что в формулировках текстов конвенций на английском и французском языках, по всей видимости, имеется ряд расхождений. Аналогичные расхождения, возможно, существуют также в тексте конвенций на русском языке. Рабочая группа предложила всем договаривающимся сторонам проинформировать секретариат о любых выявленных ими несоответствиях и поручила секретариату согласовать варианты текстов конвенций на разных языках.

#### **б) Применение конвенций**

15. Рабочая группа приняла к сведению сообщение МТА/ФИА о функционировании системы таможенных талонных книжек (ТТК) ("Carnet de Passage"), которая является неотъемлемой частью Таможенных конвенций о временном ввозе частных дорожных

перевозочных средств (1954 года) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года) и основана на этих Конвенциях.

16. Рабочая группа также приняла к сведению представленную МТА/ФИА информацию о применении этих двух конвенций (неофициальный документ № 23 (2001 год)). МТА/ФИА сообщила Рабочей группе о том, что ряд стран, не ратифицировавших эти конвенции, все же признают и применяют их. Такая ситуация создает существенные трудности для МТА/ФИА.

17. Исходя из этого, Рабочая группа поручила секретариату предложить данным странам присоединиться к этим двум конвенциям.

18. Рабочая группа заслушала сообщение о статусе Конвенции о временном ввозе (Стамбульской конвенции), относящейся к компетенции Всемирной таможенной организации (ВТО) и призванной свести воедино все положения, регулирующие аспекты временного ввоза в рамках одного правового документа. Рабочая группа приняла к сведению, что до настоящего времени приложение С к Стамбульской конвенции, касающееся транспортных средств, ратифицировали лишь немногие из договаривающихся сторон конвенций о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 года) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 года).

19. С информацией о системе таможенных талонных книжек (ТТК), охарактеризованной в сообщении МТА/ФИА, можно будет ознакомиться на следующем вебсайте Отдела транспорта ЕЭК ООН: [www.unece.org/trans/new\\_tir/home.html](http://www.unece.org/trans/new_tir/home.html).

## **МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ 1982 ГОДА ("КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ")**

Документация: ECE/TRANS/55; ([www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm));  
TRANS/WP.30/2001/16; TRANS/WP.30/AC.3/8; TRANS/WP.30/2000/16;  
TRANS/WP.30/2000/11

### **Подготовка нового приложения, касающегося эффективных процедур пересечения границ**

20. Рабочая группа напомнила, что цель подготовки нового приложения 8 к "Конвенции о согласовании" состоит в том, чтобы на всеобъемлющей и логически увязанной основе



определить все основные элементы, имеющие важное значение для обеспечения эффективных процедур пересечения границ в ходе международных грузовых автомобильных перевозок, с охватом вопросов, касающихся различных типов грузов, в частности скоропортящихся пищевых продуктов, автотранспортных средств, водителей, а также процедур пересечения границ и соответствующей инфраструктуры.

21. Рабочая группа с удовлетворением отметила, что секретариат подготовил сводный текст нового приложения 8 с учетом соображений, высказанных ранее Рабочей группой и Административным комитетом Конвенции (TRANS/WP.30/2001/16). В этом проекте содержатся подробные технические положения о Международном сертификате технического осмотра, предусмотренном в Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, которое было подписано в 1997 году 22 странами ЕЭК ООН и которое в настоящее время насчитывает 6 договаривающихся сторон. В этом проекте содержится также образец нового Международного весового сертификата транспортного средства, позволяющего отказаться от многократного повторения процедур взвешивания в пунктах пересечения границ.

22. При рассмотрении текста проекта приложения Рабочая группа сочла, что на данном этапе - за исключением положений статьи 2 об облегчении режима предоставления виз профессиональным водителям, а также, возможно, пункта 1 статьи 4 - другие статьи нового приложения 8 в принципе являются, по-видимому, приемлемыми. Представители как МСАТ, так и "Трансфригорут интернешнл" подчеркнули важное значение вопроса о предоставлении виз профессиональным водителям.

23. Напомнив о том, что контроль за соблюдением "Конвенции о согласовании" входит в круг ее ведения, Рабочая группа решила рассмотреть результаты национальных консультаций с компетентными органами и министерствами по вопросу о приемлемости различных положений нового приложения 8 на своей следующей сессии в феврале 2002 года. На этой сессии она определит, необходимо ли дополнительно рассматривать некоторые из технических положений нового приложения 8, возможно, в рамках конкретной специальной группы экспертов, которую предстоит создать Рабочей группе. В таком случае полный текст нового приложения 8 может быть окончательно доработан на летней сессии Рабочей группы и передан Административному комитету Конвенции для принятия на его пятой сессии, которую намечено провести в октябре 2002 года.

24. В этой связи Рабочая группа приняла к сведению проведенное МСАТ исследование по проблемам, с которыми при получении виз приходится сталкиваться профессиональным водителям в ходе международных дорожных перевозок.

**ПРОЕКТЫ КОНВЕНЦИЙ ЕЭК ООН О ПРОЦЕДУРАХ МЕЖДУНАРОДНОГО  
ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Документация: TRANS/2001/10; TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/2000/17;  
TRANS/WP.30/164; TRANS/WP.30/R.141

25. Рабочая группа напомнила, что на своей девяносто шестой сессии она завершила работу по подготовке согласованных общеевропейских процедур таможенного транзита в международных железнодорожных перевозках. Она решила направить по дипломатическим каналам подготовленные ею с этой целью два проекта конвенций договаривающимся сторонам Конвенции КОТИФ и Соглашения СМГС, соответственно, и просить их изложить свои мнения относительно использованного подхода и предлагаемых в этих документах процедур таможенного транзита (TRANS/WP.30/192, пункты 14-21).

26. Рабочая группа была проинформирована, что 30 мая 2001 года Исполнительный секретарь ЕЭК ООН направил всем договаривающимся сторонам Конвенции КОТИФ и Соглашения СМГС письма с просьбой изложить их мнения по обоим проектам конвенций. До настоящего момента в секретариат поступило шесть ответов. Рабочая группа просила договаривающиеся стороны Конвенции КОТИФ и Соглашения СМГС, которые еще не передали в секретариат свои замечания по обоим проектам конвенций, сделать это как можно скорее. Одна из делегаций отметила, что до тех пор, пока не станут известны итоги переговоров по обоим проектам конвенций, в некоторых странах будут наравне применяться и Конвенция КОТИФ, и Соглашение СМГС.

27. Рабочая группа также была проинформирована о том, что Международный союз железнодорожного транспорта (МСЖД) внес предложение относительно целесообразности рассмотрения вопроса о том, чтобы предложить и другим странам стать сторонами Международной конвенции об облегчении условий железнодорожной перевозки грузов через границы (Конвенции МТГ от 1952 года).

28. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат планирует созвать специальное совещание неофициальной группы экспертов с участием заинтересованных стран и международных организаций, с тем чтобы еще раз рассмотреть положения проекта конвенции на основе железнодорожной накладной СМГС и, по возможности, подготовить пересмотренный проект для рассмотрения Рабочей группой на одной из ее предстоящих сессий. Это совещание, возможно, состоится в декабре 2001 года или в январе 2002 года.

29. Рабочая группа также была проинформирована об организованной секретариатом ознакомительной поездке на белорусско-польскую границу с целью анализа процедур таможенного транзита в международных железнодорожных перевозках. Один из выводов, сделанных в результате этой ознакомительной поездки, сводится к тому, что качество международных железнодорожных перевозок можно было бы существенно повысить посредством разработки эффективных международных процедур таможенного транзита.

### **ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)**

Документация: ECE/TRANS/17 и Amend.1-19; Справочник МДП 1999 года; ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm))

#### **а) Статус Конвенции**

Документация: TRANS/WP.30/2001/17; TRANS/WP.30/AC.2/61, приложение 1; [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm); уведомление депозитария C.N.36.2001.TREATIES-1; уведомление депозитария C.N.37.2001.TREATIES-2; уведомление депозитария C.N.503.2001.TREATIES-4; уведомление депозитария C.N.688.2001.TREATIES-4; уведомление депозитария C.N.688.2001.TREATIES-4

30. Рабочая группа была проинформирована о том, что в настоящее время договаривающимися сторонами Конвенции МДП 1975 года являются 64 страны.

31. Секретариат сообщил Рабочей группе, что с 1 октября 2001 года операции МДП могут осуществляться с Туркменистаном. Туркменская ассоциация международных автотранспортных перевозчиков была назначена в качестве объединения, выдающего книжки МДП и обеспечивающего их гарантию в Туркменистане.

32. Согласно информации, представленной МСАТ, с учетом Туркменистана операции МДП могут осуществляться в 51 стране.

33. Полный перечень договаривающихся сторон Конвенции, а также перечень стран, в которых могут осуществляться операции МДП, приведен в приложении к докладу о работе тридцатой сессии Административного комитета МДП (TRANS/WP.30/AC.2/63, приложение 1).

34. Постоянно обновляемая информация, касающаяся области применения Конвенции МДП, содержится на вебсайте МДП ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)).

35. Рабочая группа была проинформирована о том, что в Белграде 25 и 26 июля 2001 года был организован национальный семинар МДП. Затем - 27 сентября 2001 года - между Союзной таможенной администрацией Югославии и Югославской торговой палатой было подписано соглашение, заложившее правовую и административную основу для восстановления системы МДП в Югославии. В качестве целевой даты возобновления операций МДП с Югославией указано 1 декабря 2001 года.

36. Рабочая группа приняла к сведению, что 2 и 3 октября 2001 года в Баку, Азербайджан, был проведен региональный семинар МДП для Центральноазиатского и Закавказского региона. Этот семинар был организован в сотрудничестве с Государственным таможенным комитетом Азербайджанской Республики.

37. Рабочая группа напомнила, что в октябре 2000 года Административный комитет МДП принял большое число предложений по поправкам к Конвенции (TRANS/WP.30/AC.2/59, приложения 3 и 4, и Согг.1 и Согг.2).

38. После проверки этих предложений по поправкам, произведенной секретариатом, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций издал необходимые уведомления депозитария в отношении этих поправок.

39. Уведомление депозитария C.N.36.2001.TREATIES-1 содержит все предложения по поправкам, приведенные в документе TRANS/WP.30/AC.2/59, приложение 3, и касающиеся этапа II процесса пересмотра МДП. Эти поправки вступят в силу через три месяца после истечения 12-месячного периода с момента издания уведомления депозитария - если за это время не поступит никаких возражений в связи с предлагаемыми поправками, - т.е. 12 мая 2002 года. Комментарии к этим предлагаемым поправкам, принятые Рабочей группой ЕЭК ООН, содержатся в документе TRANS/WP.30/AC.2/59, приложение 5.

40. В уведомлении депозитария C.N.37.2001.TREATIES-2 содержатся предложения по поправкам, касающимся транспортных средств со скользящими полами и статьи 3 Конвенции, изложенной в документе TRANS/WP.30/AC.2/59, приложение 4. Поправки, касающиеся транспортных средств со скользящими полами, уже вступили в силу 12 июня 2001 года и содержатся в уведомлении депозитария C.N.503.2001.TREATIES-4, изданном Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций 23 мая 2001 года. Поправки, касающиеся статьи 3 Конвенции, вступят в силу через три месяца после истечения

12-месячного периода с даты издания уведомления депозитария - если за это время не поступит никаких возражений в связи с предлагаемыми поправками, т.е. 12 мая 2002 года.

41. 24 июля 2001 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций издал уведомление депозитария C.N.688.2001.TREATIES-4, содержащее исправления к уведомлению депозитария C.N.37.2001.TREATIES-2. Эти исправления содержатся в документах TRANS/WP.30/AC.2/59, Согг.1 и 2. Поскольку до 22 октября 2001 года никаких возражений не поступило, данные исправления вступили в силу, как это указано в уведомлении депозитария C.N.1106.2001.TREATIES-5 от 23 октября 2001 года..

42. Необходимость в исправлениях, содержащихся в уведомлении депозитария C.N.688.2001.TREATIES-4, обусловлена тем обстоятельством, что в Справочнике МДП, который ведется секретариатом ЕЭК ООН и содержится сводный текст Конвенции МДП, приведена ошибочная нумерация рисунков, добавленных к приложениям 2 и 7 к Конвенции. Поскольку для подготовки и принятия указанных выше предложений по поправкам, касающихся скользящих пол, использовался Справочник МДП, в поправках к этим приложениям была допущена та же ошибка, которая в настоящее время исправлена посредством издания этого уведомления депозитария. Подготовленная секретариатом пояснительная записка об исправлениях, предусмотренных в этом уведомлении депозитария, содержится в документе TRANS/WP.30/2001/17. Дальнейшие исправления к текстам предложений по поправкам, принятым Административным комитетом в октябре 2000 года, на французском и русском языках содержатся в Согг. 3 и 4 к документу TRANS/WP.30/AC.2/59.

**b) Пересмотр Конвенции**

**i) Принятие предложений по поправкам и примеров оптимальной практики в рамках этапа II процесса пересмотра МДП**

Документация: TRANS/WP.30/2001/14; TRANS/WP.30/AC.2/59 и Согг.1 и 2; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/2000/18

43. Рабочая группа напомнила, что на своей девяносто шестой сессии она завершила работу в рамках этапа II процесса пересмотра МДП, согласовав комплексный пакет предложений по поправкам к Конвенции и приняв примеры оптимальной практики. Административный комитет МДП на своей двадцать девятой сессии (19 и 20 октября 2000 года) утвердил предложения по поправкам, подготовленные Рабочей группой, вместе с комментариями к ним (TRANS/WP.30/AC.2/59, приложения 3 и 5, и Согг.1 и 2).

Административный комитет также одобрил примеры оптимальной практики, подготовленные Рабочей группой (TRANS/WP.30/AC.2/59, приложение 7).

44. Основная цель этапа II процесса пересмотра МДП заключалась в том, чтобы облегчить применение Конвенции на национальном уровне. С этой целью были четко определены и конкретизированы роли и обязанности различных сторон, участвующих в использовании процедуры МДП. Кроме того, были даны указания по осуществлению необходимых национальных административных процедур, обеспечивающих эффективное функционирование процедур МДП и при необходимости оперативное взыскание причитающихся таможенных пошлин и сборов с лиц, несущих непосредственную ответственность за их уплату (например, с держателя книжки МДП), или, если это окажется невозможным, с национальных гарантийных объединений.

45. В рамках разработки оптимальной практики Рабочая группа приняла к сведению, что Исполнительный совет МДП (ИСМДП) в соответствии со своим мандатом подготовил пример разрешения и соглашения с указанием минимальных условий и требований, содержащийся в документе TRANS/WP.30/2001/14.

46. Рабочая группа сочла, что ряд элементов необходимо рассмотреть более подробно и просила делегации передать в секретариат свои замечания в письменном виде, с тем чтобы ИСМДП мог провести дальнейшее обсуждение этих вопросов. Вместе с тем Рабочая группа отметила, что пример разрешения и соглашения, содержащийся в документе TRANS/WP.30/2001/14, служит ценным указанием для таможенных органов в рамках процесса обсуждения или проведения повторных переговоров по таким разрешениям и соглашениям.

47. Рабочая группа приняла к сведению, что после вступления в силу поправок в рамках этапа II процесса пересмотра МДП секретариат подготовит документ о внесении возможных изменений в резолюцию № 49 от 3 марта 1995 года, принятую Рабочей группой, и в рекомендацию от 20 октября 1995 года, принятую Административным комитетом МДП.

#### **ii) Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП**

Документация: TRANS/WP.30/2001/19; TRANS/WP.30/2001/18; TRANS/WP.30/2001/15; TRANS/WP.30/2001/13; TRANS/WP.30/2001/12; TRANS/WP.30/2001/11; TRANS/WP.30/2001/9; TRANS/WP.30/2001/8; TRANS/WP.30/2001/6; TRANS/WP.30/2001/5; неофициальный документ № 20 (2001 год); неофициальный документ № 15 (2001 год); неофициальный документ № 14 (2001 год); неофициальный

документ № 13 (2001 год); неофициальный документ № 12 (2001 год); неофициальный документ № 8 (2000 год); неофициальный документ № 7 (2000 год); неофициальный документ № 1 (2000 год); TRANS/WP.30/1999/5; неофициальный документ № 5 (1997 год)

48. Рабочая группа напомнила, что на своей девяносто шестой сессии она решила приступить к работе по этапу III процесса пересмотра МДП, который будет включать изучение следующих элементов (TRANS/WP.30/192, пункт 33):

- пересмотр книжки МДП, в том числе включение в нее дополнительных элементов данных (идентификационный номер, код СС, стоимость грузов и т.д.) (TRANS/WP.30/188, пункт 31);
- увеличение числа пунктов погрузки и разгрузки под таможенными печатями и пломбами (TRANS/WP.30/186, пункты 42 и 43);
- возможности для сокращения пересмотренных законом сроков уведомления о неоформлении книжек МДП (TRANS/WP.30/188, пункт 38);
- использование новых технологий в операциях МДП, в том числе в целях сокращения задержек при уведомлении о неоформлении (TRANS/WP.30/188, пункт 31).

49. На своей девяносто седьмой сессии Рабочая группа решила также рассмотреть в рамках этапа III процесса пересмотра МДП предложения по поправкам, касающимся определения и права голоса региональных организаций экономической интеграции (TRANS/WP.30/194, пункт 43).

- Региональные организации экономической интеграции

50. Рабочая группа рассмотрела информацию, представленную Европейской комиссией, которая содержится в документе TRANS/WP.30/2001/15, а также подготовленный секретариатом ЕЭК ООН неофициальный документ № 20 (2001 год), касающийся использования термина "региональные организации экономической интеграции" в международных соглашениях и конвенциях.

51. Рабочая группа еще раз подробно рассмотрела различные аспекты данного вопроса. Она сочла, что информация о сферах компетенции, переданной Европейскому сообществу как региональной организации экономической интеграции государствами, являющимися

его членами, способствовала бы облегчению процесса принятия решений в рамках Административного комитета МДП, а также Договаривающимися сторонами Конвенции. Европейской комиссии было предложено, по возможности, представить такую информацию.

52. Рабочая группа приняла к сведению, что, для того чтобы региональная организация экономической интеграции с наднациональным статусом рассматривалась в качестве таковой, возможно, потребуются разъяснить определенные критерии, например ее правовой статус и компетенцию. В этой связи делегациям было предложено передать в секретариат соответствующую информацию о других региональных организациях экономической интеграции, членами которых они являются.

53. Рабочая группа решила представить предложение Европейской комиссии на следующей сессии Административного комитета МДП. Европейское сообщество сообщило Рабочей группе, что оно рассмотрит вопрос о внесении некоторых изменений в первоначальные предложения до их передачи в Административный комитет МДП.

54. Представители Турции зарезервировали свою позицию относительно предложения Европейского сообщества. Делегация Турции, попросившая подробно отразить ее позицию, выразила мнение о том, что с учетом возможного расширения ЕС данное предложение Европейского сообщества в будущем может, по-видимому, заблокировать процесс принятия решений в Административном комитете МДП. Она также просила Рабочую группу рассмотреть проблему, состоящую в том, что в будущем к Конвенции, возможно, присоединятся другие региональные организации экономической интеграции, а это может повлечь за собой двойное представительство некоторых договаривающихся сторон в Административном комитете МДП.

- Пересмотр книжки МДП

55. Рабочая группа напомнила, что на своей девяносто восьмой сессии она обстоятельно обсудила вопрос о целесообразности включения в книжку МДП дополнительных элементов данных. Рабочая группа сочла, что дополнительные элементы данных могут оказаться полезными при использовании процедур взыскания долга и для упрощения последующих таможенных процедур (TRANS/WP.30/196, пункты 35-39). В соответствии с высказанной просьбой секретариат подготовил документ по вопросу о возможностях установления процедуры наведения справок для получения необходимых данных в связи с инициированием процедур возмещения по таможенным требованиям (TRANS/WP.30/2001/18).



56. Рабочая группа заслушала сообщение делегата от Европейской комиссии о выводах подгруппы Европейской комиссии по элементам данных в составе представителей как таможенных органов, так и транспортной отрасли. Выводы этой подгруппы, по всей видимости, свидетельствуют о том, что транспортные операторы зачастую не могут сообщить код СС и стоимость грузов, поскольку они не обладают такой информацией. Кроме того, таможенные органы, как представляется, не выработали единой позиции по вопросу о полезности информации подобного рода. Указывалось, что содержащаяся в документе секретариата (TRANS/WP.30/2001/18) ссылка на наличие у транспортных операторов счета-проформы была сделана не на основе выводов, к которым пришла вышеупомянутая подгруппа.

57. Рабочая группа решила продолжить дальнейшее обсуждение вопроса о включении в книжку МДП кода СС и стоимости грузов после получения окончательных результатов работы подгруппы Европейской комиссии по элементам данных. Вместе с тем Рабочая группа сочла, что выводы этой подгруппы могут использоваться только в качестве одного из элементов при обсуждении в контексте Конвенции МДП, поскольку процедуры и условия, применяемые в рамках режима МДП и системы Сообщества/общей транзитной системы, существенно различаются. Поэтому Рабочая группа отметила, что конкретные требования в отношении необходимой документации, помимо требований, предусмотренных Конвенцией МДП, возможно, должны быть изучены отдельно.

58. Рабочая группа согласилась продолжить изучение содержащегося в отдельном документе TRANS/ WP.30/2001/18 предложения об использовании дополнительных элементов данных в случае инициирования процедуры возмещения по таможенным требованиям. Она также решила, что такую процедуру потребуется установить для таможен места назначения и места отправления, находящихся в разных странах, и что поэтому, возможно, ее нецелесообразно включать в национальную процедуру наведения справок, которая уже используется таможенными органами в случае неоформления книжек МДП (TRANS/WP.30/AC.2/59, пункт 47 и приложение 7). Вместо этого процедура, связанная с дополнительными элементами данных, может рассматриваться с точки зрения взаимопомощи, что уже в общих чертах предусмотрено в статьях 42 и 50 Конвенции МДП.

59. Рабочая группа просила делегации проинформировать секретариат о своей позиции по вопросу о практических возможностях и целесообразности разработки процедуры взаимопомощи в рамках Конвенции МДП и поручила секретариату подготовить к ее следующей сессии предложение в этой связи.

- Увеличение числа мест погрузки и разгрузки

60. Рабочая группа рассмотрела подготовленный секретариатом документ TRANS/WP.30/2001/19, содержащий предложение по трем альтернативным решениям для увеличения числа мест погрузки и разгрузки.

61. Рабочая группа решила отложить детальное обсуждение этого вопроса до своей следующей сессии, поскольку документ TRANS/WP.30/2001/19 был распространен не на всех рабочих языках. Однако после предварительного обмена мнениями по этому вопросу некоторые делегации сочли, что при возникновении потребности в увеличении числа таможенных мест отправления и места назначения, возможно, предпочтительнее было бы внести в Конвенцию МДП поправку, а не пытаться найти решение на основе более широкого толкования существующих положений Конвенции.

- Возможности сокращения предусмотренных законом сроков уведомления о неоформлении книжек МДП

62. Рабочая группа напомнила о решении, принятом ею на девяносто седьмой сессии, относительно того, что таможенные органы не могут согласиться ни на какое сокращение предписанных законом сроков уведомления о неоформлении книжек МДП, как это предусмотрено в Конвенции (TRANS/WP.30/194, пункт 41).

63. Рабочая группа была проинформирована о том, что МСАТ вернется к изучению этой проблемы, а также вопроса о предварительном уведомлении о неоформлении после того, как в Европейском сообществе будет завершён пересмотр процедуры наведения справок в рамках системы Сообщества и общей транзитной системы.

64. МСАТ просил Рабочую группу рассмотреть на одной из ее будущих сессий вопрос о том, каким образом держателей книжек МДП можно было бы уведомлять одновременно с гарантийным объединением в случае неоформления книжки МДП.

- Использование новых технологий

65. Секретариат проинформировал Рабочую группу об итогах второй сессии специальной группы экспертов по компьютеризации процедуры МДП, которая состоялась в Женеве 21 июня 2001 года (TRANS/WP.30/2001/13). Рабочая группа также приняла к сведению окончательные результаты распространения вопросника по требованиям в отношении компьютеризации процедур таможенного транзита на национальном уровне и

по технологиям, используемым для сбора и распространения данных, который секретариат направил таможенным органам договаривающихся сторон Конвенции МДП и отдельным транспортным операторам (неофициальный документ № 21 (2001 год)).

66. Рабочая группа пришла к выводу, что после оценки общих аспектов процесса компьютеризации настало время решать более конкретные задачи как в правовом, так и в техническом плане, с тем чтобы добиться прогресса в этой работе. Как показали ответы на вопросник, работа по компьютеризации ведется весьма активно и на национальном, и на региональном уровне. Следовательно, процесс компьютеризации Конвенции МДП сопоставим с процессом компьютеризации систем таможенного транзита, разработанных в рамках других соглашений.

67. Для продолжения работы по компьютеризации Рабочая группа поручила секретариату организовать совещания неофициальных специальных групп экспертов. Этим экспертным группам следует:

- a) изучить концептуальные и технические аспекты процесса компьютеризации Конвенции МДП, включая финансовые и административные последствия его использования, как на национальном, так и международном уровне, и подготовить проект набора электронных сообщений, обеспечивающих взаимный обмен электронными данными в национальных масштабах между договаривающимися сторонами и с международными организациями;
- b) подробно изучить последствия применения различных подходов, разработанных этой специальной группой экспертов для существующих правовых положений Конвенции МДП, а также вопрос о том, каким образом они могут отразиться на международном частном праве, национальных административных процедурах, и проанализировать роль различных участников (таможенных органов, национальных объединений, международной организации, страховщиков и ИСМДП) в рамках Конвенции МДП после того, как система, в основу которой положено использование печатных документов, будет дополнена и/или заменена системой электронного обмена данными (ЭОД).

68. Рабочая группа предложила всем договаривающимся сторонам и наблюдателям сообщить секретариату не позднее 15 ноября 2001 года о том, заинтересованы ли они в участии в работе одной или обеих специальных групп экспертов. Эксперты, которые войдут в состав этих групп, должны обладать хорошим рабочим знанием английского языка. Первое совещание группы экспертов может состояться в последнюю неделю января 2002 года. Эти группы экспертов подготовят предварительные конкретные

предложения для включения технических и правовых положений в Конвенцию МДП, которые будут рассмотрены Рабочей группой на ее сессии в июне 2002 года.

**c) Расширение области применения Конвенции**

Документация: TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/190

69. Рабочая группа сочла, что дальнейшее обсуждение этого вопроса следует отложить до одной из ее будущих сессий, пока не выяснится, можно ли достичь прогресса в работе над обоими проектами конвенций о процедурах таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом (см. также пункты 25-29).

**d) Применение Конвенции**

Документация: [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)

70. Рабочая группа приняла к сведению, что регулярно обновляемая информация по вопросу о применении Конвенции имеется на вебсайте МДП:  
[www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm).

**i) Урегулирование требований об уплате**

Документация: TRANS/WP.30/196

71. Рабочая группа заслушала сообщение МСАТ об отсутствии каких-либо изменений в связи с рассмотрением дел в Арбитражном суде Парижа после расторжения договора страховым пулом, который ранее занимался страхованием управляемой МСАТ гарантийной системы.

72. Представитель Европейской комиссии напомнил, что Европейский суд занимается изучением вопроса о неуплате причитающихся Европейскому сообществу пошлин и сборов со стороны государств-членов в связи с неурегулированными требованиями по операциям МДП, и подчеркнул, что это может вызвать серьезную отрицательную реакцию, если Суд вынесет постановление в пользу Европейского сообщества.

73. Рабочая группа приняла к сведению представленную МСАТ в связи с новым страховым пулом информацию о том, что доля регистрируемых требований из стран ЕС постепенно сокращается, как уменьшается и общее число претензий.

74. Таможенные органы не представили никаких новых сведений или замечаний относительно ситуации в связи с урегулированием требований об уплате.

**ii) Включение в книжку МДП идентификационного номера ее держателя**

Документация: TRANS/WP.30/2001/9; TRANS/WP.30/AC.2/59

75. Рабочая группа напомнила, что 20 октября 2000 года Административный комитет МДП принял рекомендацию о включении в каждую используемую книжку МДП индивидуального идентификационного номера (ИН) ее держателя (как это предписано с 1999 года в типовом бланке выдачи разрешения (ТБР), приведенном в части II приложения 9 к Конвенции МДП) (TRANS/WP.30/AC.2/59, приложение 2).

76. Данная рекомендация вступила в силу 1 апреля 2001 года. На девяносто восьмой сессии Рабочей группы ни о каких проблемах в связи с включением в книжку нумерации не сообщалось (TRANS/WP.30/196, пункт 58). Рабочая группа выразила удовлетворение в связи с тем, что и на нынешней сессии ни о каких проблемах, связанных с включением идентификационного номера, не сообщалось.

77. Рабочая группа была проинформирована о том, что до 22 октября 2001 года в секретариат МДП поступила 21 просьба о предоставлении контактной информации о владельцах книжек МДП в рамках процедур наведения справок, осуществляющихся таможенными органами.

78. Рабочая группа решила вернуться к этому вопросу на своей следующей сессии после того, как будет накоплен более обширный опыт применения идентификационного номера.

**iii) Восстановление гарантийного покрытия для товаров с повышенным уровнем налогообложения и других исключенных товаров**

Документация: TRANS/WP.30/196; TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/190; TRANS/WP.30/188; TRANS/WP.30/AC.2/2000/1; TRANS/WP.30/184; TRANS/WP.30/178

79. Рабочая группа напомнила, что некоторые гарантийные объединения в странах Европейского сообщества и МСАТ отказались от гарантий по ряду товаров с повышенным уровнем налогообложения. Рабочая группа также напомнила о своей позиции, в соответствии с которой от МСАТ и международной гарантийной цепи требуется как можно скорее восстановить полное гарантийное покрытие для этих товаров

с повышенным уровнем налогообложения (TRANS/WP.30/196, пункт 61; TRANS/WP.30/194, пункт 53; TRANS/WP.30/192, пункты 46–48; TRANS/WP.30/188, пункты 48–51; TRANS/WP.30/184, пункты 48–50; TRANS/WP.30/178, пункты 80–81).

80. Г-н Ольшевский, Председатель ИСМДП, сообщил Рабочей группе, что, по мнению ИСМДП, не следует проводить различие между категориями товаров, поскольку в Конвенции не предусмотрено такого положения, за исключением табачных изделий и алкогольных напитков. ИСМДП подчеркнул неприемлемость принятия любой из сторон системы МДП лишь части ее ответственности. ИСМДП настоятельно рекомендовал МСАТ и страховщикам принять в сотрудничестве с Европейской комиссией все меры с целью скорейшего восстановления полного гарантийного покрытия для исключенных товаров.

81. Рабочая группа еще раз подчеркнула, что в рамках МДП были приняты некоторые меры, например SAFETIR и этап I процесса пересмотра МДП, которые должны обеспечить достаточную надежность системы МДП для МСАТ и гарантийных объединений с целью восстановления гарантийного покрытия для исключенных товаров на территории Европейского сообщества. Рабочая группа, являясь органом, обеспечивающим функционирование Конвенции МДП, сообщила, что она не удовлетворена нынешней ситуацией, так как существует опасность распространения особых мер, которые будут приняты в отношении определенных товаров, а это поставит под угрозу функционирование Конвенции.

82. Рабочая группа приняла к сведению, что Европейское сообщество с учетом его особого характера намерено принять надлежащие меры контроля для защиты своих собственных интересов.

83. Одобрив усилия МСАТ и его гарантийной сети по поиску приемлемого решения, Рабочая группа просила МСАТ оперативно восстановить гарантии по категориям товаров, являющихся в настоящее время исключенными, кроме табачных изделий и алкогольных напитков. В этой связи Европейской комиссии было предложено по возможности осуществлять сотрудничество с МСАТ.

84. Представители Итальянской торговой палаты (ИТП), заручившись поддержкой со стороны МСАТ, повторили, что:

- а) товары, указанные в перечне товаров с повышенным уровнем налогообложения МСАТ, рассматриваются в качестве таковых также в зоне системы общего транзита.

Комиссия и договаривающиеся стороны Конвенции об общем транзите разработали особые правила в отношении таких товаров;

- b) ни один из перевозчиков ИТП и ни одно другое объединение не требует того, чтобы перевозку этих товаров можно было осуществлять с книжкой МДП на территории Европейского союза;
- c) на транспортировку этих грузов приходится менее 1% от всех перевозочных операций МДП.

ИТП и МСАТ выразили мнение о том, что гарантийное покрытие по товарам с повышенным уровнем налогообложения можно восстановить в рамках системы МДП только после того, как будут удовлетворительным образом приняты предусмотренные меры контроля (например, система SAFETIR и предписываемая ею процедура примирения). МСАТ и Европейская комиссия обеспечат возможность его оперативного восстановления. МСАТ и ИТП отметили, что до тех пор, пока этого не будет сделано, они не смогут обеспечивать гарантийное покрытие для таких товаров.

85. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о результатах распространения вопросника, разосланного в июле 2001 года всем 45 странам, в которых используется система SAFETIR МСАТ. До настоящего момента на вопросник ответили 33 страны.

86. В целях оценки результатов распространения этого вопросника секретариат тесно сотрудничает с МСАТ в рамках так называемой "Целевой группы SAFETIR". Секретариат будет сообщать Рабочей группе о прогрессе, достигнутом этой Целевой группой.

iv) **Меры по сокращению количества утерянных, украденных или поддельных книжек МДП**

Документация: TRANS/WP.30/196; TRANS/WP.30/194; неофициальный документ № 26 (2001 год)

87. Как напомнила Рабочая группа, ей на девяносто восьмой сессии сообщили, что типография, услугами которой пользовался МСАТ, была вынуждена сменить компанию-поставщика бумаги для книжек МДП начиная с сентября 2001 года и что в результате этого пришлось изменить некоторые из элементов безопасности в книжке МДП, так как новый поставщик бумаги не мог обеспечить наличия одного из этих элементов.

Одновременно с этим МСАТ предложил ИСМДП изменить формат книжки МДП и добавить другие элементы безопасности в целях затруднения попыток ее подделки (TRANS/WP.30/196, пункты 68 и 69).

88. ИСМДП решил принять предложенные МСАТ изменения в формате книжки МДП, поскольку они не влекут за собой необходимости изменения соответствующих положений Конвенции.

89. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о процедурах введения нового образца книжки МДП (неофициальный документ № 26 (2001 год)). Ожидается, что этот новый вариант книжки МДП будет предъявляться в таможенных начальных с декабря 2001 года. С введением такой новой книжки МДП в течение некоторого времени в обращении будут находиться три различных варианта книжек МДП, а именно:

- книжки МДП с порядковыми номерами до 25 000 000, цифровым кодом и красным оттиском в верхней части обложки (согласно информации, представленной МСАТ, эти книжки МДП уже не выдаются);
- книжки МДП с порядковыми номерами от 25 000 000 до 35 000 000, буквенно-цифровым кодом и красным оттиском в верхней части обложки;
- книжки МДП с порядковыми номерами свыше 35 000 000, буквенно-цифровым кодом и синим оттиском в верхней части обложки.

Все три варианта книжки МДП остаются действительными при предъявлении в таможенных до истечения срока действия книжки МДП.

90. Секретариат МДП довел до сведения всех таможенных координационных центров МДП подробную информацию об этих изменениях, в том числе об элементах безопасности, предусмотренных в книжке МДП. Эта информация будет также распространена на русском и французском языках после текущей сессии Рабочей группы. С информацией, касающейся использования нового варианта книжки МДП и элементов безопасности, можно также ознакомиться на следующем вебсайте МДП: ([www.unece.org/trans/new\\_tir/tir-news/8october.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/tir-news/8october.htm)).

91. Рабочая группа приняла к сведению сообщение МСАТ о новых процедурах распространения информации МСАТ среди таможенных органов относительно утерянных и украденных книжек МДП. В этой связи МСАТ подчеркнул, что только по восьми утерянным или украденным книжкам МДП поступили претензии по уплате.



v) **Применение статьи 38 Конвенции**

Документация: TRANS/WP.30/196; TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 и Corr.1

92. Рабочая группа напомнила, что по предложению Административного комитета МДП она на своей девяносто седьмой сессии рассмотрела основания для исключения лиц из процедуры МДП в соответствии с пунктом 1 статьи 38 Конвенции. Административный комитет МДП отметил, что в разных договаривающихся сторонах Конвенции основания для исключения существенно различаются. Это объясняется главным образом различным толкованием странами условий для такого исключения, предусмотренного в статье 38, т.е. различным толкованием понятия "лицо, виновное в серьезном нарушении" (TRANS/WP.30/194, пункт 74).

93. На своей предыдущей сессии Рабочая группа приняла к сведению подготовленные Секретарем МДП предложения о согласованном применении статьи 38 и части II приложения 9 к Конвенции, которые содержатся в документах TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 и Corr.1. На своей девяносто восьмой сессии Рабочая группа в качестве первого шага согласилась принять меры по облегчению применения национального законодательства в том, что касается статьи 38, и с этой целью, по рекомендации ИСМДП, решила рассмотреть вопрос об исключении пояснительной записки 0.38.1 к пункту 1 статьи 38 Конвенции (TRANS/WP.30/196, пункт 75).

94. После обстоятельного обсуждения проблем, затронутых в документе секретариата TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 и Corr.1 и 2, Рабочая группа решила вернуться к обсуждению этого вопроса на своей следующей сессии. Вместе с тем Рабочая группа приняла к сведению, что пояснительная записка 0.38.1 к статье 38, по всей видимости, не соответствует концепции Конвенции МДП, согласно которой вопросы о сфере компетенции в максимально возможной степени должны решаться в рамках национального законодательства, особенно в связи с нарушениями, упомянутыми в статьях 36 и 38 Конвенции.

vi) **Дорожные транспортные средства, рассматриваемые в качестве тяжеловесных или громоздких грузов**

Документация: TRANS/WP.30/2001/20; TRANS/WP.30/2001/10; TRANS/WP.30/AC.2/61; TRANS/WP.30/AC.2/59

95. Рабочая группа напомнила, что на своей двадцать девятой сессии (19-20 октября 2000 года) Административный комитет МДП принял комментарий по применению новой редакции статьи 3 Конвенции о дорожных транспортных средствах, рассматриваемых в качестве тяжеловесных или громоздких грузов (TRANS/WP.30/AC.2/59, пункты 61 и 62 и приложение 6).

96. После принятия этого комментария Эстония представила предложения о внесении в него изменений. Административный комитет МДП на своей тридцатой сессии просил Рабочую группу рассмотреть это предложение, содержащееся в документе TRANS/WP.30/2001/5, и сообщить ему о результатах его обсуждения на следующей сессии (TRANS/WP.30/AC.2/61, пункт 53).

97. Рабочая группа рассмотрела предложение Эстонии по поправкам и подготовленный секретариатом документ (TRANS/WP.30/2001/10) с изложением причин, в силу которых был принят комментарий, касающийся применения новой редакции статьи 3 Конвенции. Рабочая группа просила делегата от Эстонии представить к девяносто девятой сессии Рабочей группы письменный документ с подробной информацией о предлагаемых изменениях. Рабочая группа приняла к сведению документ, переданный правительством Эстонии (TRANS/WP.30/2001/20).

98. Рабочая группа отметила, что вообще существуют различные толкования процедур, касающихся тяжеловесных и громоздких грузов.

#### **vii) Справочник МДП**

Документация: документ ЕЭК ООН; [www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)

99. Рабочая группа приняла к сведению, что секретариат подготовил обновленный вариант Справочника МДП, включающего поправки к Конвенции МДП, которые вступили в силу 12 июня 2001 года. Этот обновленный вариант распространяется на английском, русском и французском языках. Новый вариант Справочника МДП будет издан по окончании (весной 2002 года) периода, предусмотренного для представления возражений в рамках этапа II процесса пересмотра МДП.

100. Полный текст Справочника МДП имеется на вебсайте МДП ЕЭК ООН на английском, арабском, испанском, итальянском, китайском, немецком, русском, турецком, французском и чешском языках ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)). На данный момент последние изменения будут отражены только в вариантах Справочника на

английском, русском и французском языках. Постепенно будут обновлены издания Справочника МДП и на других языках.

**viii) Прочие вопросы**

101. Представители Европейского сообщества и Финляндии проинформировали Рабочую группу о трудностях, с которыми сталкиваются операторы после введения требования относительно получения дополнительного разрешения для транзита по территории Российской Федерации.

102. Представитель Российской Федерации сообщил Рабочей группе, что ввиду увеличения количества "ложных" транзитных операций, в ходе которых грузы ввозятся на территорию Российской Федерации, но не вывозятся из страны, Государственный таможенный комитет России ввел особые транзитные правила в отношении товаров следующих видов: электроника, бытовые приборы и мебель. В том случае, если предполагается произвести транзитную перевозку таких товаров по территории Российской Федерации, российская таможня в пункте въезда в страну должна до одобрения этой транзитной операции заручиться согласием на ее осуществление со стороны Государственного таможенного комитета России.

103. Секретариату было поручено по возможности отразить подробную информацию по этому вопросу на вебсайте МДП. Кроме того, Рабочая группа просила ИСМДП рассмотреть вопрос о том, соответствуют ли эти правила положениям Конвенции МДП.

104. Рабочая группа заслушала сообщение МСАТ о трудностях, с которыми сталкиваются транспортные операторы, использующие книжки МДП, заполненные от руки, и которые связаны с тем, что некоторые таможенные органы не принимают книжки МДП, заполненные от руки.

105. Одни делегации сообщили Рабочей группе, что в соответствии с национальными инструкциями, основывающимися на толковании текста приложения 1 к Конвенции МДП на английском языке (пункт 10 b) Правил пользования книжкой МДП), в их странах не разрешается предъявлять книжки МДП, заполненные от руки.

106. Другие делегации проинформировали Рабочую группу о том, что в соответствии с текстом приложения 1 к Конвенции МДП на французском языке (пункт 10 b) Правил пользования книжкой МДП) предъявлять книжки МДП, заполненные от руки, разрешается в том случае, если они заполнены разборчиво.

107. Рабочая группа отметила, что в формулировке пункта 10 b) текста приложения к Конвенции МДП на английском языке (Правила пользования книжкой МДП) глагол "should" используется в условном наклонении. По этой причине Рабочая группа считает, что предъявлять книжки МДП, заполненные от руки, разрешается.

108. Делегат от Нидерландов просил Рабочую группу рассмотреть на одной из ее будущих сессий вопрос о включении в образец свидетельства о допущении дорожного транспортного средства, содержащийся в приложении 4 к Конвенции МДП, информации о точном месте проставления и количестве печатей и пломб на грузовых отделениях.

### **ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ СИСТЕМАМИ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА В ЦЕЛЯХ КОНТРАБАНДЫ**

Документация: TRANS/WP.30/127; неофициальный документ № 22 (2001); неофициальный документ № 25 (2001 год)

109. Обсудив на состоявшихся ранее сессиях ряд случаев конфискации наркотиков, для перевозки которых использовались транспортные средства МДП, Рабочая группа сочла, что она должна получать информацию о любых специальных устройствах и средствах, используемых для контрабанды в нарушение системы транзита МДП. Рабочая группа просила все договаривающиеся стороны Конвенции МДП 1975 года передавать всю соответствующую информацию о таких случаях, с тем чтобы она могла принимать в пределах своей компетенции и полномочий необходимые меры для их предотвращения (TRANS/WP.30/127, пункты 55-57).

110. Рабочая группа была проинформирована представителем Соединенного Королевства об охарактеризованной в неофициальном документе № 22 (2001 год) новой стратегии конфискации автотранспортных средств большой грузоподъемности, использующихся с целью контрабанды табачных изделий и алкогольных напитков. Текст заявления, сделанного представителем Соединенного Королевства, содержится в приложении 1 к настоящему докладу.

111. Рабочая группа была также проинформирована представителем Швеции об устройстве наложения таможенных печатей и пломб, предназначенном для многократного использования, которое описано в неофициальном документе № 25 (2001 год). Представитель Германии вызвался изучить практические возможности применения таких печатей и пломб в системе МДП и сообщить об этом Рабочей группе на одной из ее предстоящих сессий.

## **ПРОГРАММА РАБОТЫ НА 2002-2006 ГОДЫ**

Документация: TRANS/WP.30/197/Add.1

112. Рабочая группа утвердила свою программу работы на период 2002- 2006 годов, содержащуюся в приложении 2 к настоящему докладу.

## **ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ**

### **а) Сроки проведения следующих сессий**

113. Рабочая группа решила созвать свою сотую сессию в течение недели с 11 по 15 февраля 2002 года совместно с тридцать второй сессией Административного комитета МДП. Предельный срок для представления документов, подлежащих включению в повестку дня в качестве официальной документации, - 26 ноября 2001 года.

114. Сто первую сессию Рабочей группы в предварительном порядке запланировано провести в течение недели с 17 по 21 июня 2002 года.

### **б) Ограничение на распространение документов**

115. Рабочая группа решила, что не следует вводить никаких ограничений на распространение документов, изданных в связи с ее нынешней сессией.

## **УТВЕРЖДЕНИЕ ДОКЛАДА**

116. Рабочая группа утвердила доклад о работе своей девяносто девятой сессии.

---

## Приложение 1

### Контрабанда табачных изделий и алкогольных напитков: информация, представленная Соединенным Королевством

#### **Инициатива правительства Соединенного Королевства, связанная с табачными изделиями**

Для того чтобы понять, почему для конфискации определенных товаров принимаются довольно жесткие меры, необходимо разъяснить причины использования этой стратегии.

#### **Справочная информация**

Поскольку курение является единственной серьезной причиной преждевременной смерти и поддающихся профилактике заболеваний в Великобритании, одна из ключевых задач правительства Соединенного Королевства в области здравоохранения - это борьба с курением. Одним из ключевых средств этой борьбы, особенно в случае молодых людей, служит повышение цен на сигареты путем увеличения таможенных пошлин на них. К сожалению, увеличение цен на сигареты в Соединенном Королевстве, по сравнению с ценами в других странах, обуславливает появление известных возможностей, которыми пользуются преступники. В настоящее время приблизительно одна из пяти выкуриваемых сигарет в Соединенном Королевстве ввозится в страну контрабандным путем, и если правительство не примет надлежащие меры, то через несколько лет это соотношение может возрасти до одного к трем. Расширение доступа к дешевым контрабандным сигаретам подрывает усилия правительства по достижению его целей в области здравоохранения. Кроме того, контрабанда подрывает принципы правопорядка, и в результате государство при сборе налогов недополучает 2,5 млрд. фунтов стерлингов.

Правительство Соединенного Королевства просило провести независимый анализ стратегии взимания таможенных и акцизных сборов на табачные изделия и алкогольные напитки, а также оптимальных способов решения этой проблемы. Данная стратегия предусматривает следующее:

- формирование национальной сети сканирующих устройств для обнаружения крупных партий контрабандных товаров, перевозящихся в грузовых контейнерах;

- использование хорошо различимой фискальной маркировки на упаковке, с тем чтобы можно было легче выявлять контрабандную продукцию;
- применение более строгого наказания к лицам, задержанным с контрабандными товарами;
- использование большего числа таможенников как в основных пунктах въезда в страну, так и на территории страны; и
- проведение общественной кампании с целью повышения информированности населения по данным вопросам.

Тенденция к контрабанде резко возросла. Без принятия таких мер она возрастет еще больше. Данная стратегия должна замедлить темпы роста контрабанды в 2001-2002 годах и в течение трех лет повернуть тенденцию к контрабанде табачных изделий вспять. Это позволит к 2003-2004 годам добиться снижения контрабанды более чем на треть по сравнению с ситуацией, которую можно было бы прогнозировать, если бы никакие меры не принимались вообще. Однако и в этом случае примерно одна из пяти выкуриваемых сигарет будет, как и прежде, доставляться в страну контрабандным путем. Такая ситуация, разумеется, неприемлема. Долгосрочная цель состоит в том, чтобы добиться более ощутимых результатов и уменьшить долю контрабандных сигарет по сравнению с нынешним уровнем.

Первоначально под проблемой контрабанды подразумевалась контрабандная транспортировка через канал под Ла-Маншем только табака, предназначенного для изготовления самодельных папирос и сигарет. Однако впоследствии весьма стремительными темпами возросла контрабанда сигарет промышленного производства, перевозящихся, в частности, в грузовых контейнерах. По оценкам таможи, сейчас от 70% до 80% контрабандных сигарет транспортируется в грузовых автомобилях и транспортных средствах, приспособленных для колесной/горизонтальной перегрузки. Остальная их часть перевозится контрабандным путем главным образом в других транспортных средствах через порты паромных переправ и туннель под Ла-Маншем; речь идет о так называемых "белых фургонах", использующихся для незаконной торговли. Таможенные органы тесно сотрудничают с промышленными предприятиями в том, что касается оценки масштабов данной проблемы. По наиболее достоверным оценкам, в настоящее время около 18% табачной продукции, приблизительно одна из пяти выкуриваемых сигарет, завозится контрабандным путем. Поскольку преступники расширяют систему распределения этой продукции, данное соотношение может возрасти до одного к трем, если не будут приняты надлежащие меры.

Вместе с тем средние цены на сигареты, в том числе завезенные незаконным путем, возросли в меньшей степени, а это объясняется наличием доступа к дешевым контрабандным поставкам. Блок сигарет (200 штук) с маркировкой Соединенного Королевства, свидетельствующей о высшем качестве, можно незаконно приобрести в среднем примерно за 25 фунтов стерлингов, что соответствует цене в 2,5 фунта стерлингов за одну пачку сигарет (20 штук). Установленная в законном порядке цена такой же пачки (20 штук) после последнего повышения таможенной пошлины составляет 4,20 фунтов стерлингов. Покупка контрабандной продукции позволяет сэкономить на одной пачке 1,70 фунтов стерлингов, или 40%. Расширение доступа к дешевым контрабандным сигаретам свидетельствует о том, что последствия повышения таможенных пошлин в рамках борьбы за сокращение потребления сигарет значительно менее ощутимы, чем они могли бы быть.

<b>Млн. фунтов стерлингов</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>
Контрабандные перевозки табака, предназначенного для изготовления самодельных папирос и сигарет, через туннель под Ла-Маншем	500	630	685	720
Контрабандные перевозки изготовленных промышленным образом сигарет и других видов табачных изделий через туннель под Ла-Маншем	180	160	250	340
Общий объем контрабанды табачных изделий, перевозящихся через туннель под Ла-Маншем	680	790	935	1 035
Контрабандные перевозки сигарет авиапассажирами	данные отсутствуют	50	50	50
<b>Контрабанда сигарет в грузовых отправлениях</b>	<b>данные отсутствуют</b>	<b>данные отсутствуют</b>	<b>700</b>	<b>1 400</b>
<b>Все виды контрабанды табачных изделий</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 700</b>	<b>2 500</b>

Некоторые считают, что эту проблему можно решить путем снижения таможенных пошлин. Но такая мера в любом случае способствовала бы ухудшению здоровья населения и, по-видимому, не позволила бы полностью искоренить контрабанду. Значительная доля сигарет доставляется в Соединенное Королевство контрабандным путем из других стран, где таможенные пошлины минимальны. Приведение ставок таможенных пошлин Соединенного Королевства в большее соответствие со ставками других государств ЕС ощутимым образом не повлияло бы на поведение контрабандистов. Уместно отметить, что проблема контрабанды весьма остро стоит во многих государствах - членах ЕС, включая Испанию и Италию, где установлены относительно низкие пошлины на табачные изделия; это свидетельствует о том, что даже низкие



таможенные пошлины не служат защитой от контрабанды из стран, где эти пошлины еще ниже.

Соединенным Королевством были выделены значительные средства (в объеме около 45 млн. фунтов стерлингов) на закупку сканирующих устройств - как стационарных установок в крупных портах, так и переносного оборудования, предназначенного для использования в других местах, поэтому сейчас имеются возможности для осмотра в пятьдесят раз большего объема грузов.

Можно надеяться, что с использованием нового оборудования, увеличением численности соответствующего персонала и повышением эффективности данной стратегии удастся создать такие условия, чтобы заниматься контрабандой было невыгодно.

Таможенные органы предполагают, что количество конфискуемых ими сигарет возрастет до более 2 млрд. штук в 2001-2002 годах, 3,5 млрд. в 2002-2003 годах и 5 млрд. в 2003-2004 годах. В то же время мы будем стремиться к разрешению проблем обеспечения правопорядка в том, что касается контрабандных перевозок через Ла-Манш, на основе принятия согласованных мер в соответствующих местах пересечения пролива. Мы намерены ограничить потери, связанные со снижением дохода в результате контрабанды, на 10% в год. В то же время при помощи более эффективных следственных усилий таможенные органы планируют в следующем году ликвидировать или прекратить деятельность не менее 50, годом позднее - 55, а в 2003-2004 годах - 75 преступных группировок, занимающихся контрабандой табачных изделий. Кроме того, на протяжении следующих трех финансовых лет таможенные органы впервые за все время поставят перед собой финансовые задачи по конфискации контрабандной табачной продукции из расчета определяемой судом прибыли в размере 15 млн., 16,5 млн. и 18 млн. фунтов стерлингов.

Другие результаты принятия мер по обеспечению законности, как, например, число конфискованных автомобилей, число ликвидированных преступных группировок и объем конфискованных финансовых средств послужат важным показателем того, в какой степени данная стратегия увеличивает вероятность наказания контрабандистов.

Применение этой стратегии позволит в течение следующих трех лет получить дополнительные доходы от реализации табачных изделий в объеме 2,25 млрд. фунтов стерлингов и наряду с увеличением поступлений в бюджет в результате взимания таможенных пошлин будет способствовать сокращению потребления сигарет, что можно

рассматривать в качестве серьезного вклада в усилия правительства по достижению поставленных целей в области здравоохранения.

С апреля 2001 года правительством была введена соответствующая маркировка, проставляемая на сигаретных пачках, с тем чтобы можно было легче выявлять контрабандные табачные изделия. Эта маркировка в виде четкой надписи "UK DUTY PAID" ("ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНА СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА УПЛАЧЕНА") проставляется на сигаретных пачках и на пакетах с табаком, предназначенным для самостоятельного изготовления папирос и сигарет. Отсутствие такой маркировки будет служить явным свидетельством того, что за данные сигареты и табак не были уплачены акцизные сборы.

Что касается статистических данных, то за финансовый год, окончившийся в марте 2001 года, таможенные органы Соединенного Королевства конфисковали 10 200 транспортных средств, включая 2 200 грузовых транспортных средств различных видов. После введения в июле 2001 года новой стратегии число конфискованных грузовых транспортных средств существенно возросло; в результате использования новых сканирующих устройств число конфискуемых транспортных средств возрастет еще больше. Необходимо подчеркнуть, что мы не стремимся и не рассчитываем изымать и конфисковывать транспортные средства, принадлежащие транспортным компаниям, функционирующим на законных основаниях. Из 2 200 грузовых транспортных средств, конфискованных в прошлом году, только 0,7% (14 или 15) принадлежало компаниям, входящим либо в Ассоциацию грузового транспорта, либо в Ассоциацию автодорожных перевозчиков.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ НАСТОЯЩЕГО СООБЩЕНИЯ**

- Контрабанда табачных изделий подрывает усилия правительства по достижению поставленных им целей в области здравоохранения, сокращает государственные доходы и связана с серьезными преступлениями. Правительство не позволит преступникам подрывать усилия по достижению этих важных целей.
- Стратегия правительства направлена на снижение контрабанды табачных изделий в течение трехлетнего периода. Данная стратегия пока находится на начальном этапе реализации, и мы уверены, что она позволит достичь поставленных целей в течение первых трех лет ее применения.
- В будущем году таможенные органы намерены вести еще более активную борьбу с преступниками, занимающимися контрабандой табачных изделий; вместе с тем уже

и сейчас ощущаются последствия использования дополнительного числа таможенников и их наделения новыми полномочиями:

- с апреля на работу в таможенные органы поступили 650 новых сотрудников, причем в следующем году к исполнению своих функций приступят еще 300 таможенников;
- таможенные органы уже располагают тремя сканирующими устройствами и предполагают, что в ближайшие месяцы к ним поступят новые сканирующие устройства, при помощи которых заполненный грузом контейнер величиной с лондонский двухэтажный автобус можно будет осмотреть в течение нескольких минут, а не часов.
- У нас нет никаких иллюзий насчет масштабов данной задачи, однако капиталовложения правительства уже начинают приносить конкретные результаты:
  - в течение первых девяти месяцев текущего финансового года было конфисковано 2,1 млрд. сигарет - 1,4 млрд. в самом Соединенном Королевстве и 700 млн. по другую сторону Ла-Манша, - по сравнению с 1,7 млрд. в прошлом финансовом году и 560 млн. годом ранее;
  - за прошедшие несколько недель при помощи сканирующих устройств было выявлено и конфисковано более 13 млн. сигарет и более одной тонны табака, предназначенного для изготовления самодельных папирос и сигарет.
- Речь идет не о разнице в величине налоговых или таможенных сборов, а о серьезно настроенных, организованных преступниках, стремящихся исключительно к обогащению. Преступники, занимающиеся контрабандой табачных изделий, объединены в серьезно настроенные и эффективно организованные группировки, которые ради обогащения готовы продавать контрабандным путем что угодно. По приблизительным данным, содержащимся в опубликованном в мае 2000 года докладе Национальной службы уголовного розыска (НСУР) "Оценка угрозы для Соединенного Королевства",
  - 19% всех выявленных организованных преступных группировок занимаются мошенничеством в сфере акцизных сборов;

- 21% преступных группировок, участвующих в контрабанде наркотиков, занимаются также контрабандой акцизных товаров.
  - Некоторые преступные группировки используют средства, получаемые от контрабанды табачных изделий, для финансирования контрабанды наркотиков. Выявленные таможенными органами преступники, занимающиеся контрабандой табачных изделий, осуждались в прошлом, в частности, за незаконную торговлю героином и кокаином, убийства, поджоги, нанесение тяжких телесных повреждений и за совершение других насильственных преступлений.
-

Приложение 2

Программа работы на 2002-2006 годы\*

**ПОДПРОГРАММА 02.10: ТАМОЖЕННЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С  
ТРАНСПОРТОМ**

**Согласование и упрощение требований в отношении процедур пересечения границ  
применительно к различным видам внутреннего транспорта Очередность: 1**

Пояснение:

- a) Подготовка, рассмотрение, осуществление и при необходимости изменение международных правовых документов.
- b) Упрощение административных формальностей, документов и процедур.

Планируемая работа: Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, будет заниматься следующими видами деятельности:

**ПОСТОЯННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

- a) Изучение конкретных правовых и других мер в целях борьбы с финансовым мошенничеством, связанным с использованием упрощенных таможенных и других процедур пересечения границ, таких, как режим МДП, включая периодический обзор результатов осуществления резолюции № 220 (предотвращение злоупотребления таможенными транзитными системами со стороны лиц, занимающихся контрабандой наркотиков). Создание механизмов и административных процедур регулярного обмена информацией с другими правительственными и неправительственными организациями в целях борьбы с таким мошенничеством. Очередность: 2

---

\* Жирным шрифтом выделен новый предлагаемый текст; текст в квадратных скобках ([...]) предлагается исключить.

Результаты, ожидаемые в 2002 году

Разработка надлежащих инструментов и мер по укреплению международного сотрудничества между договаривающимися сторонами Конвенции МДП 1975 года и соответствующими национальными и международными организациями в целях предотвращения мошенничества.

Мероприятия по осуществлению рекомендации, принятой Административным комитетом МДП 20 октября 1995 года, в отношении международной системы контроля ЭОД за использованием книжек МДП.

Обмен оперативными данными, касающимися злоупотреблений, между таможенными органами договаривающихся сторон соответствующих конвенций ЕЭК по упрощению порядка пересечения границ в целях определения мер борьбы с такими явлениями.

- b) Изучение вопроса о возможности распространения соответствующих конвенций ЕЭК по упрощению порядка пересечения границ на другие регионы, в частности в отношении правовых и административных аспектов. Очередность: 3

Результат, ожидаемый в 2002 году

Подготовка региональных и/или национальных рабочих совещаний, возможно в сотрудничестве с ЭСКАТО и ЭСКЗА, по вопросам осуществления соответствующих конвенций ЕЭК об упрощении порядка пересечения границ в Азии и на Среднем Востоке.

- c) Периодический обзор соответствующих конвенций ЕЭК по упрощению порядка пересечения границ в целях обеспечения их согласования с другими международными или субрегиональными договорами и приведение их в соответствие с нынешними потребностями в области перевозок и пограничного контроля. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2002 году

Анализ применения следующих конвенций ЕЭК по упрощению порядка пересечения границ: Конвенции МДП 1975 года; Таможенных конвенций, касающихся временного ввоза частных дорожных перевозочных средств (1954 года) и дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 года); Таможенной конвенции о запасных частях, используемых для ремонта вагонов EUROP; и

Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок.

- d) Проведение исследования по упрощению формальностей для контейнерных пулов при международных перевозках и последующая деятельность в рамках Конвенции ЕЭК о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым в международных перевозках. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2002 году

Разработка и обсуждение двух типовых соглашений о контейнерном пуле, содержащих руководящие указания для транспортной отрасли и договаривающихся сторон относительно осуществления положений "Таможенной конвенции о контейнерном пуле", охватывающих международные железнодорожные и международные морские перевозки.

- e) Анализ трудностей, возникающих при выполнении формальностей, связанных с пересечением границ, в целях разработки административных процедур, направленных на устранение таких трудностей. Этот анализ будет касаться санитарного, фитосанитарного, ветеринарного контроля и контроля качества, применения стандартов, контроля, касающегося общественной безопасности, и т.д., включая содействие применению и расширение сферы действия Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенции о согласовании). Очередность: 1

Результаты, ожидаемые в 2002 году

Изучение возможностей подготовки и обсуждения нового приложения к "Конвенции о согласовании", регламентирующего автомобильные перевозки, включая, возможно, международный весовой сертификат грузового транспортного средства, в тесном сотрудничестве с Рабочей группой по автомобильному транспорту.

Изучение конкретных мер по упрощению процедур пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок в сотрудничестве с Рабочей группой по железнодорожному транспорту.

- f) Изучение таможенных вопросов в целях упрощения таможенных формальностей и документов в области транспорта с учетом, в частности, возможности применения методов электронного обмена данными, включая сообщения ЭДИФАКТ ООН. Очередность: 2

Результат, ожидаемый в 2002 году

Анализ воздействия на режим МДП Новой таможенной транзитной системы (НТТС), которая будет применяться в странах - участницах общей транзитной системы (странах Европейского сообщества, ЕАСТ и Вышеградской группы), и координация работы по этому вопросу с соответствующими органами в рамках Европейского сообщества.

**МЕРОПРИЯТИЯ, ОГРАНИЧЕННЫЕ ВО ВРЕМЕНИ**

- a) Пересмотр Конвенции МДП 1975 года в целях стабилизации процедуры таможенного транзита МДП. Очередность: 1

Результат, ожидаемый в 2002 году

**Продолжение** работы по этапу III процесса пересмотра МДП с уделением особого внимания пересмотру книжки МДП и разработке положений, касающихся введения в действие современной системы таможенного управления и контроля, по возможности на базе ЭОД.

- b) Проведение исследования по вопросу об облегчении железнодорожных транзитных перевозок на основе железнодорожных накладных МГК и СМГС, включая подготовку нового режима таможенного транзита, допускающего использование в качестве таможенного документа железнодорожных накладных МГК и СМГС. Очередность: 2

Результаты, ожидаемые в 2002 году

[Анализ правовых и административных требований в связи с использованием в качестве таможенного документа железнодорожных накладных МГК и СМГС (2001 год).]

Подготовка проекта конвенции о таможенном транзите, регламентирующей международные железнодорожные перевозки во всех государствах - членах КОТИФ и СМГС (2002 год).

---