



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****Сто двадцать шестая сессия**

Женева, 28 сентября – 1 октября 2010 года

Пункт 9 с) v) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП****(Конвенция МДП 1975 года): применение Конвенции****Увеличение числа мест погрузки и разгрузки****Записка правительства Турции**

1. На своей девяносто шестой сессии Рабочая группа решила приступить к работе над вопросом об увеличении числа мест погрузки и разгрузки под таможенными печатями и пломбами в рамках этапа III процесса пересмотра МДП. На своей сто девятой сессии Рабочая группа рассмотрела документ TRANS/WP.30/2005/10, который был представлен Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и в котором содержится исследование по вопросу о необходимости увеличения общего числа таможен места отправления и места назначения. В то время исследование МСАТ не выявило очевидной практической необходимости увеличения числа таможен места отправления или назначения. Исходя из этого, Рабочая группа решила не возвращаться к рассмотрению данного вопроса, если на одной из ее последующих сессий не поступит конкретного предложения на этот счет.

2. Альтернативное решение, согласованное Рабочей группой в прошлом, для увеличения общего числа таможен места отправления и места назначения было сформулировано в комментарии к статье 18 Конвенции МДП. Однако, как считают компетентные органы и держатели книжек МДП, такая возможность использования последовательных книжек МДП не позволяет на практике достичь желаемого результата и удваивает стоимость книжек МДП для держателей.

3. В прошлом этот вопрос действительно обсуждался Рабочей группой, которая в то время пришла к выводу, что нет необходимости увеличивать число таможен места отправления и места назначения, но сохранила для себя возможность вернуться к этому вопросу, если на одной из ее будущих сессий поступит конкретное предложение на этот счет.

4. Турецкая делегация хотела бы вновь рассмотреть этот пункт повестки дня, для того чтобы привлечь внимание Договаривающихся сторон к тому факту, что в последние годы транспортные схемы изменились. Автомобильный транспорт уже не просто является одним из видов транспорта, он стал жизненно важным средством производства, распределения и мобильности, двигающим социально-экономический и экологический прогресс во всем мире. Перевозки МПД способствуют развитию торговли, обеспечивая взаимодействие каждого предприятия со всеми мировыми рынками, и тем самым имеют решающее значение для экономического роста и конкурентоспособности.

5. Одна из главных проблем, возникающих при использовании последовательных книжек МДП, является результатом игнорирования необходимости надлежащего указания номера книжки МДП в графе "Для официального использования" в каждой книжке МДП, задействуемой последовательно. Из-за отсутствия этой информации такие книжки МДП могут быть сочтены неоформленными, и таможи вынуждены тратить дополнительные усилия для установления связи между двумя книжками МДП, что чрезмерно увеличивает нагрузку на сотрудников. Таким образом, в подобных случаях эффективность работы снижается и возникают ситуации, которые не соответствуют требованиям надлежащего применения Конвенции МДП.

6. На протяжении ряда лет растут объемы частичных перевозок, однако нынешние положения Конвенции МДП ограничивают возможности транспортных операторов удовлетворять существующий спрос. Ввиду увеличения расходов по хранению запасов продукции большая часть товаров доставляется по частям, а не полными партиями или маршрутными отправлениями, и в ходе каждой операции МДП задействуется несколько мест погрузки и разгрузки. Одним из главных факторов, в силу которых вместо полных или маршрутных отправок все чаще используется частичная перевозка грузов, стал глобальный экономический спад. Эта новая транспортная тенденция является одним из следствий нынешней глобализированной экономики.

7. По этой причине правительство Турции хотело бы вновь подтвердить свою прежнюю позицию относительно необходимости увеличения общего числа таможен места отправления и места назначения с четырех (4) до восьми (8) и надлежащим образом изменить соответствующие положения Конвенции МДП.

8. Один из веских доводов в обоснование этого предложения заключается в том, что, согласно статье 18 Конвенции МДП, перевозка МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения, однако это положение ограничивает использование книжек МДП для транспортных операций, если общее число таможен места отправления и места назначения превышает "четыре", в результате чего в таких случаях оставшиеся грузы должны проходить таможенную очистку в рамках другой системы транзита и использование книжки МДП не облегчает работу держателей книжек с момента отправления груза до пункта его окончательного назначения.

9. Учитывая вышеизложенное, правительство Турции хотело бы обратиться к секретариату Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) с просьбой подготовить для следующей сессии WP.30 проект необходимых поправок к Конвенции МДП, с тем чтобы Рабочая группа могла их обсудить и, как мы надеемся, одобрить. Правительство Турции хотело бы также просить МСАТ подготовить для следующей сессии проект формата книжки МДП, который позволил бы использовать до восьми таможен места отправления/места назначения.