



---

**Европейская экономическая комиссия****Административный комитет  
Конвенции МДП 1975 года****Шестьдесят третья сессия**

Женева, 10–11 февраля 2016 года

Пункт 7 б) предварительной повестки дня

**Пересмотр Конвенции:****Предложения по поправкам к Конвенции,  
подготовленные Исполнительным советом МДП****Предложения по новой пояснительной записке  
и сопроводительному комментарию к статье 49  
Конвенции****Записка секретариата\*****I. История вопроса и мандат**

1. На своей предыдущей сессии Комитет продолжил рассмотрение документа ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11, содержащего предложение ИСМДП о включении новой пояснительной записки и сопроводительного комментария к статье 49 Конвенции, с тем чтобы расширить сферу охвата больших льгот, которые Договаривающиеся стороны могут предоставлять транспортным операторам. Комитет, возможно, пожелает отметить, что данное предложение является отражением растущего спроса со стороны таможенных органов и отрасли на расширение льгот в рамках Конвенции МДП, что уже имеется ряд успешных примеров использования концепции уполномоченного грузоотправителя в различных странах и что секретариат пояснил, что предлагаемая поправка представляет собой самый простой способ адаптации законодательной основы с учетом новой концепции, хотя несколько других элементов, возможно, нуждаются в дальнейшем анализе и уточнении.

2. В соответствии с поручением Комитета секретариат подготовил настоящий документ с кратким описанием хода обсуждения Исполнительным советом МДП при подготовке предложенной пояснительной записки и сопроводительного комментария. Комитет, возможно, пожелает продолжить обсуждение предложенной

---

\* Настоящий документ до передачи в переводческие службы Организации Объединенных Наций не редактировался.



поправки в свете дополнительной информации, представленной в настоящем документе (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/127, пункты 26–29).

## II. Выдержки из докладов ИСМДП

3. На своей пятьдесят первой сессии (октябрь 2012 года) ИСМДП принял к сведению неофициальный документ № 29 (2012 год), представленный правительством Польши и содержащий копию письма от Европейской комиссии, в котором выражена поддержка предложения направить запрос в ИСМДП о повторном рассмотрении вариантов использования концепций уполномоченного грузоотправителя и уполномоченного грузополучателя в контексте Конвенции МДП. Члены ИСМДП также поддержали это предложение. ИСМДП счел, что в ходе будущих обсуждений следует прежде всего сосредоточиться на целесообразности включения этих концепций и только после этого оценивать, какие поправки потребуются для их полной интеграции в рамках Конвенции МДП. Параллельно с этим обсуждением члены ИСМДП предложили также более подробно изучить сложившуюся в некоторых странах тенденцию начинать процедуру МДП в таможенном месте выезда, а не во внутренней таможенном месте отправления. МСАТ выразил желание принять участие в анализе этого вопроса. В качестве первого шага ИСМДП предложил МСАТ представить для информации свои соображения по включению концепции уполномоченного грузоотправителя в существующий текст Конвенции МДП, о чем упоминается в пункте 6 на стр. 2 неофициального документа № 29 (2012 год) (на английском языке) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/5, пункт 37).

4. На своей пятьдесят третьей сессии (июнь 2014 года) ИСМДП провел первоначальное обсуждение вопроса о возможном включении концепции уполномоченных грузоотправителей в Конвенцию МДП. Совет счел, что концепции уполномоченных грузоотправителя и грузополучателя следует изучать параллельно, даже если уже сегодня некоторые страны используют концепцию уполномоченных грузополучателей. ИСМДП принял к сведению, что в Польше, помимо уже существующего статуса уполномоченного грузополучателя МДП, в конце 2013 года будет введен статус уполномоченного грузоотправителя МДП. Некоторые участники выразили обеспокоенность относительно последствий внедрения концепции уполномоченного грузоотправителя до того, как АС.2 определит необходимость изменения Конвенции МДП в результате внедрения этих концепций. Пока АС.2 не примет решение, обработка книжек МДП третьими сторонами, помимо таможенных органов той или иной страны, может привести к проблемам для таможенных органов в других странах. ИСМДП признал, что использование уполномоченных грузоотправителей и грузополучателей МДП в рамках системы МДП будет способствовать дальнейшему упрощению торговли, но подчеркнул необходимость дополнительных уточнений, в частности вопроса о том, кто будет иметь право на получение статуса уполномоченного грузоотправителя или грузополучателя, требований, которым должны будут соответствовать грузополучатели и грузоотправители для получения такого статуса, последствий с точки зрения приложения 10, а также последствий и возможностей, связанных с компьютеризацией процедуры МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/1, пункты 13–15).

5. На своей пятьдесят шестой сессии Совет начал первый раунд обсуждений на основе сообщения, [...] в котором определены потенциальные преимущества, а также намечены возможные варианты применения концепции уполномоченного грузоотправителя в рамках системы МДП. В этом случае компетентные национальные органы наделяют держателя книжки МДП в качестве уполномоченного грузоотправителя правом подготовки таможенной декларации, предъявляемой таможенным органам, наложения пломб и перехода к осуществлению перевозки

МДП до или без предъявления транспортного средства и товаров на таможне. На начальном этапе процесса лицо, выступающее в качестве принципала в отношении перевозимых товаров в соответствии с предшествующей таможенной процедурой, получает от держателя книжки МДП (в качестве принципала, отвечающего за процедуру транзита) распоряжение о подготовке конкретной партии товаров к перевозке с применением книжки МДП. До погрузки товаров на объекте отправителя последний должен удостовериться, что используемое для перевозки транспортное средство является надежным с точки зрения таможенной безопасности (на него имеется действительное свидетельство о допущении). После этого держатель книжки МДП производит погрузку товаров, накладывает пломбы, заполняет книжку МДП (в том числе указывая количество пломб и проставляя все необходимые печати) и подписывает ее. Затем в порядке предварительного декларирования он направляет эти данные органам, указанным в его разрешении в качестве таможни места отправления. Таможня места отправления проверяет данные, направленные в порядке предварительного декларирования, и принимает решение о возможности осуществления перевозки с применением книжки МДП. Таможенное управление уведомляет держателя книжки МДП о своем решении. В случае положительного решения держатель книжки МДП указывает справочный номер предварительной декларации в графе «Для служебных отметок» отрывных листов № 1 и 2 книжки МДП. Затем держатель книжки МДП прибывает в таможню места отправления (которая одновременно может являться промежуточной таможней места отправления) и предъявляет таможенным органам транспортное средство и документы для проверки. Если транспортное средство и документы успешно проходят процедуру контроля, таможенное управление обрабатывает декларацию МДП (возможно, проставляя печати в графах 17 и 23 книжки МДП, если печати в этих графах еще не были проставлены держателем книжки МДП). Перевозка МДП продолжается.

6. В ходе [...] выступления [...] было также кратко охарактеризовано применение концепции уполномоченного грузоотправителя для перевозок МДП в пределах Европейского союза. Аналогичным образом на начальном этапе процесса лицо, выступающее в качестве принципала в отношении перевозимых товаров в соответствии с предшествующей таможенной процедурой, получает от держателя книжки МДП (в качестве принципала, отвечающего за процедуру транзита) распоряжение о подготовке конкретной партии товаров к перевозке с применением книжки МДП. До погрузки товаров на объекте отправителя последний должен удостовериться, что используемое для перевозки транспортное средство является надежным с точки зрения таможенной безопасности (на него имеется действительное свидетельство о допущении). После этого держатель книжки МДП производит погрузку товаров, накладывает пломбы, заполняет книжку МДП (в том числе указывая количество пломб и проставляя все необходимые печати) и подписывает ее. Затем в порядке предварительного декларирования он направляет эти данные органам, указанным в его разрешении в качестве таможни места отправления, посредством сообщения IE154. Таможня места отправления проверяет данные, направленные в порядке предварительного декларирования, и принимает решение о возможности осуществления перевозки с применением книжки МДП. НКТС создает справочный номер перевозки (СНП). Таможня информирует держателя книжки МДП о своем решении посредством сообщения IE29 (разрешение на транзит). В случае положительного решения держатель книжки МДП получает от таможенных органов сообщение IE29 вместе с сопроводительным транспортным документом (СТД) и указывает СНП предварительной декларации в графе «Для служебных отметок» отрывных листов № 1 и 2 книжки МДП (или же скобками прикрепляет СТД к отрывным листкам № 1 и 2 книжки МДП). Затем держатель книжки МДП прибывает в таможню места выезда и предъявляет таможенным органам транспортное средство и документы для проверки. Если

транспортное средство и документы успешно проходят процедуру контроля, то таможня обрабатывает декларацию МДП (возможно, проставляя печати в графах 17 и 23 книжки МДП, если печати в этих графах еще не были проставлены держателем книжки МДП) *и отправляет сообщения IE06 и IE18*. Перевозка МДП продолжается. Пункты [5] и [6] содержат одно и то же описание концепции уполномоченного грузоотправителя в рамках системы МДП с той лишь разницей, что в пункте [6] рассматривается ситуация применительно к транзиту в пределах Сообщества, предусматривающая использование системы НКТС, и указываются конкретные сообщения НКТС. Отличия текста в пункте [6] по сравнению с пунктом [5] выделены *курсивом и подчеркнуты*.

7. В связи с затрагиваемыми юридическими положениями г-н Линдстрём (Финляндия) полагал, что использование уполномоченных грузоотправителей в системе МДП, вероятно, является возможным в рамках применения статьи 49 Конвенции МДП. Кроме того, в соответствии со статьей 19 уполномоченные лица могут налагать печати и пломбы под ответственность таможенных органов. По его мнению, необходимо все же внесение поправок в национальные соглашения между таможенными органами и национальными объединениями для обеспечения юридического признания предварительной декларации, подаваемой уполномоченным грузоотправителем, в качестве заполненной книжки МДП, а также обеспечения признания того, что с юридической точки зрения обычная перевозка МДП может начинаться не в таможенном месте отправления. Ряд членов ИСМДП придерживались иной точки зрения и высказали сомнения относительно возможности использования уполномоченных грузоотправителей в рамках системы МДП без внесения поправок в текст Конвенции. Кроме того, по мнению некоторых членов, внедрение этой системы может серьезно подорвать один из пяти базовых элементов Конвенции МДП, а именно взаимное признание, поскольку таможенные органы, в частности в странах транзита, должны иметь возможность рассчитывать на то, что таможенные органы места отправления выполнили свои обязательства в полном соответствии с положениями Конвенции МДП. Некоторые члены выразили сомнения относительно полезности этой системы с учетом того, что она будет выгодна только для торговли, а не с точки зрения таможенного оформления. Была также сделана ссылка на предыдущие обсуждения ИСМДП по этому вопросу (см. неофициальный документ № 28 (2013 год)), в частности на заявление от 2001 года, в котором говорится, что ИСМДП решил «ограничить свое обсуждение концепцией уполномоченного получателя, подчеркнув, что концепция уполномоченного отправителя не соответствует положениям и духу Конвенции МДП».

8. Для подготовки к продолжению обсуждений в ходе будущих сессий и предоставления отдельным членам ИСМДП возможности внести в них конструктивный вклад ИСМДП поручил секретариату включить развернутое резюме [...] выступления в доклад о работе сессии (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/7, пункты 34–38).

9. На своей пятидесят восьмой сессии (апрель 2014 года) Совет принял к сведению [...] анализ субстантивных практических и правовых аспектов, которые необходимо учитывать в контексте введения в Конвенцию МДП концепции уполномоченного грузоотправителя. По мнению Совета, в этом документе, как представляется, внимание в большей степени уделялось возможным недостаткам предлагаемой концепции, нежели рассмотрению ее положительной роли с точки зрения упрощения соответствующих процедур. Совет подчеркнул, что в настоящее время применение электронных средств в значительной мере упрощает контроль уполномоченных грузоотправителей таможенными органами. После продолжительных обсуждений Совет пришел к заключению, что он намерен продолжать работу по введению концепции уполномоченного грузоотправителя, в

конечном итоге представив АС.2 подробное и конкретное предложение; Совет будет стремиться к тому, чтобы ввести эту концепцию путем добавления новой пояснительной записки к статье 49 Конвенции МДП, которая послужит общей правовой основой для введения последующих упрощений. Выбор статьи 49 подтвердил бы также общее мнение Совета, в соответствии с которым концепция уполномоченного грузоотправителя должна рассматриваться в качестве национальной льготы, которая не препятствует применению Конвенции МДП. В этой связи Совет поручил секретариату подготовить – взяв за основу существующие примеры и презентацию PowerPoint [...] на пятьдесят шестой сессии Совета (см. неофициальный документ № 27 (2013 год)) – документ с описанием возможных путей реализации этой концепции (возможно, с использованием примера передовой практики), включая предложения в отношении пояснительной записки к статье 49. Г-н Ретельский (МСАТ) проинформировал Совет, что национальные таможенные органы Польши в тесном сотрудничестве с польским национальным объединением ЗМПД (Объединение международных автотранспортных перевозчиков Польши) предоставили более чем 100 держателям книжек МДП в Польше возможность выполнять функции таможи места отправления, т.е. осуществлять проверку автотранспортных средств и грузов, налагать пломбы и заполнять графы 16–23 книжки МДП, включая проставление печатей, до прибытия в таможенную выезда и что были приняты надлежащие меры для внесения соответствующих изменений в национальное гарантийное соглашение, а также в систему предварительного электронного декларирования (ПЭД) МДП. ИСМДП решил провести дополнительный анализ ситуации в Польше (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/9, пункты 27–28).

10. На своей пятьдесят девятой сессии (июнь 2014 года) ИСМДП приветствовал неофициальный документ № 23 (2014 год), а также сообщение [...] по вопросу о применяемых таможенной администрацией Польши упрощенных мерах, касающихся уполномоченного грузоотправителя МДП. По мнению Совета, это сообщение позволило прояснить практические аспекты польского опыта, который можно было бы использовать в качестве основы для разработки концепции уполномоченного грузоотправителя МДП.

11. Далее Совет принял к сведению [...] проект предложения по пояснительной записке к статье 49 Конвенции МДП, которое позволило бы ввести понятие уполномоченного грузоотправителя в качестве национальной льготной меры, а также проект рекомендованной практики ее потенциального применения. Совет задался вопросом о том, следует ли предусмотреть в Конвенции МДП концепцию уполномоченного грузоотправителя МДП путем включения определений и терминологии, имеющих в других международно-правовых документах. Кроме того, Совет подчеркнул, что рассматриваемые положения Конвенции МДП должны обеспечить национальным компетентным органам максимальную гибкость в отношении процедур и требований национального законодательства, касающихся уполномоченных грузоотправителей. По общему мнению членов Совета, нет необходимости исчерпывающе определять уполномоченного грузоотправителя в пояснительной записке; следует, скорее, предоставить достаточно широкую свободу действий, позволяющую применять подобные (а возможно, и другие) упрощенные меры так, как это сочтут уместным национальные органы (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/1, пункты 17–18).

12. На своей шестидесятой сессии (сентябрь 2014 года) Совет принял к сведению [...] замечания членов Совета [...] вместе со своей первоначальной оценкой. Совет в целом положительно оценил усилия секретариата, направленные на поиск общей позиции в отношении текста предложения по введению новой пояснительной записки 0.49 к приложению 6 к Конвенции, но напомнил свое предыдущее мнение о том, что нет необходимости исчерпывающе определять уполномо-

ченного грузоотправителя в пояснительной записке; следует, скорее, предоставить достаточно широкую свободу действий, позволяющую применять такие (а возможно, и другие) упрощенные меры так, как это сочтут уместным национальные органы (TIRExB/REP/2014/59final, пункт 18). В связи с текстом неофициального документа [...] г-жа Гайда (Польша) отметила, что, вопреки тому, о чем говорится на стр. 3 указанного документа, статус уполномоченного грузоотправителя в Польше не ограничивается лишь держателем книжки МДП, а г-н Линдстрем (Финляндия) проинформировал Совет, что концепция уполномоченного грузоотправителя пока еще не введена в Финляндии, как об этом ошибочно сообщается на стр. 3 данного документа. Для продвижения вперед ИСМДП согласился, что даже если статья 49 и является достаточной правовой основой для стран, в которых уже сейчас предусмотрен упрощенный порядок в виде уполномоченного грузоотправителя или грузополучателя для перевозок МДП, пояснительная записка может служить, с одной стороны, для укрепления этой основы и, с другой – для предоставления другим странам достаточных правовых аргументов в пользу того, чтобы тоже ввести у себя такие упрощенные меры. Исходя из этого, ИСМДП поручил секретариату подготовить новую пояснительную записку к статье 49, создающую для Договаривающихся сторон четкую концептуальную базу для введения на своей территории упрощенного порядка при условии соблюдения требований, установленных национальными компетентными органами. ИСМДП поручил секретариату, насколько это возможно, сформулировать новую пояснительную записку таким образом, чтобы другие положения Конвенции, в частности статья 1 с) и d), статья 8 и статья 19, по возможности не были затронуты.

13. Г-жа Каско (МСАТ) подтвердила заинтересованность транспортного сектора во введении концепции уполномоченных грузоотправителя и грузополучателя в Конвенцию. В то же время она отметила, что, согласно полученной от перевозчиков информации, они не всегда уверены в том, что лица, выдающие себя за уполномоченных, на самом деле таковыми являются. По мнению ИСМДП, перевозчику, особенно в случае сомнения, надлежит самому выяснять у таможи статус отправителя или получателя груза (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/2, пункты 20–22).

14. На своей шестьдесят первой сессии (декабрь 2014 года) Совет рассмотрел [...] предложение по новой пояснительной записке к статье 49 Конвенции. В целом Совет поддержал подход, принятый секретариатом. В то же время Совет поручил секретариату проверить, нельзя ли найти более приемлемую формулировку. Г-жа Елинкова (Европейская комиссия) сочла, что в предлагаемом тексте недостаточным образом отражены вопросы, связанные с заполнением книжки МДП и наложением печатей. По мнению г-на Сёмки (Украина), с учетом общего характера текста следует включить ссылку на промежуточные таможи выезда/въезда. Для продвижения вперед в этом вопросе ИСМДП поручил секретариату вновь рассмотреть формулировку проекта пояснительной записки в соответствии с вышеизложенными замечаниями Совета и представить детальное обоснование различных содержащихся в нем аспектов.

15. МСАТ изъявил готовность сотрудничать с секретариатом в деле сбора и обмена информацией об известной практике применения концепции уполномоченного грузоотправителя и грузополучателя (в частности, в Беларуси, Латвии, Польши, Республике Молдова и Турции) при подготовке примеров оптимальной практики использования таких средств (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/13, пункты 25–27).

16. На своей шестьдесят второй сессии (февраль 2015 года) ИСМДП с удовлетворением отметил неофициальный документ, который был подготовлен секретариатом

риатом по поручению Совета и в котором содержится пересмотренное предложение по новой пояснительной записке к статье 49 Конвенции. Совет принял это предложение, содержащееся в неофициальном документе, с учетом незначительных поправок<sup>1</sup>, внесенных в сопроводительный текст, и просил секретариат передать измененное предложение AC.2 для дальнейшего рассмотрения (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/18, пункт 14).

---

---

<sup>1</sup> Окончательные предложения содержатся в документе ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11.