



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.30/2001/19/Rev.1  
31 January 2002

RUSSIAN

Original: ENGLISH, FRENCH  
and RUSSIAN

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ  
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом

(Девяносто девятая сессия, 23-26 октября 2001 года,  
пункт 7 b) ii) повестки дня)

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

**Пересмотр Конвенции**

**Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП**

**Увеличение числа мест погрузки и разгрузки** \*

**Записка секретариата ЕЭК ООН**

1. На девяносто восьмой сессии Рабочая группа приняла к сведению, что около 10 % всех используемых книжек МДП включают более двух таможен места отправления и назначения и что многие ассоциации, выдающие книжки МДП, были проинформированы о желании перевозчиков увеличить максимальное число таможен места отправления и назначения до 6-7 (TRANS/WP.30/196, пункт 41).

---

\* Первоначальная редакция (только на английском языке) приведена в документе TRANS/WP.30/2001/19.

2. Ввиду относительно небольшого числа случаев, когда перевозка МДП охватывает более 4 таможен места отправления и назначения, как это предусмотрено Конвенцией, МСАТ предложил путем изменения статьи 18 Конвенции увеличить по возможности до шести максимальное разрешенное число таможен, но при этом оставить без изменений (т.е. равным четырем) число граф в книжке МДП для указания таких таможен. МСАТ полагал, что в случае более четырех таможен, участвующих в перевозке МДП, можно использовать две книжки МДП, скрепленные вместе таможенной места отправления (TRANS/WP.30/196, пункты 41 и 42).
3. После указанной сессии Рабочей группы одна из Договаривающихся сторон информировала секретариат о том, что такая практика приводит к значительным трудностям в организации таможенного контроля за операциями МДП и, как следствие, не должна допускаться (подробности приведены в приложении к настоящему документу).
4. На девяносто восьмой сессии Рабочая группа также поручила секретариату подготовить документ о возможных альтернативных подходах к решению вопроса с учетом требований таможенного контроля. Европейская комиссия предложила принять участие в подготовке такого документа (TRANS/WP.30/196, пункт 43). Во исполнение этого поручения секретариат провел нижеприведенный анализ.
5. Пункт 1 статьи 17 Конвенции МДП говорит о том, что *"на каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако, единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств"*. Это положение приведено также в приложении 1 к Конвенции МДП. За исключением комментария *"Использование двух книжек МДП для одной транспортной операции"* (Справочник МДП 1999 года, с. 53), число оформляемых книжек МДП более не упоминается.
6. Таким образом, можно сделать вывод, что выдача нескольких книжек МДП на одно транспортное средство (с одним опломбированным грузовым отделением) или на один контейнер не соответствует Конвенции МДП. Следовательно, в рамках действующей редакции статьи 17 единственная возможность увеличения числа таможен места отправления и назначения состоит в использовании двух или более книжек МДП для состава транспортных средств или для нескольких контейнеров, погруженных на одно транспортное средство или состав транспортных средств. При этом каждая книжка МДП должна быть оформлена на товары, перевозимые в отдельном опломбированном грузовом отделении или в контейнере. Например, для двух книжек МДП (два грузовых отделения)

может быть до 8 таможен места отправления и назначения, для трех книжек МДП (три грузовых отделения) – 12 таможен и т.д.

7. Эта процедура, однако, требует сортировки по отдельным опломбированным грузовым отделениям или контейнерам грузов, предназначенных для разных таможен назначения, что также обеспечит таможенным органам легкий доступ к ним для целей контроля.

8. Другую возможность увеличения максимально допустимого числа таможен предоставляет вышеупомянутый комментарий (Справочник МДП 1999 года, с. 53), т.е. последовательное использование двух книжек МДП для одной транспортной операции. Первая книжка МДП может охватывать до 4 таможен места отправления и назначения. После ее оформления и закрытия в четвертой таможне можно открыть новую книжку МДП и использовать ее для завершения транспортной операции. Однако при этом необходимо, чтобы оставшаяся часть транспортной операции производилась с пересечением по меньшей мере одной границы для выполнения условий, приведенных в статье 2 Конвенции.

9. С другой стороны, подобная процедура может привести к простоям в ходе выполнения транспортной операции (см. приложение). Кроме того, необходимо, чтобы таможенные органы документально связали между собой две используемые книжки МДП для целей контроля.

10. Если таможенные органы не видят каких-либо технических и процедурных проблем в увеличении числа таможен, охватываемых перевозками МДП, то еще одним решением будет внесение поправок в статью 18, а также в приложение 1 к Конвенции "Модель книжки МДП" с целью увеличения максимального количества таможен свыше четырех, например, до шести, и аналогичного увеличения числа соответствующих граф в книжке МДП для указания таких таможен.

11. Помимо того факта, что юридическая процедура внесения в Конвенцию поправок потребует значительного времени до их возможного вступления в силу, может оказаться, что без значительных изменений содержания и формата книжки МДП на нужных листах будет недостаточно места.

---

## Приложение

### **Письмо Государственного таможенного комитета Российской Федерации**

25 июля 2001 года

На 98-й сессии Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в рамках этапа III процесса пересмотра МДП рассматривался вопрос об увеличении количества мест погрузки и разгрузки.

В связи с тем, что по статистике, представленной МСАТ, число таких случаев незначительно, было сочтено нецелесообразным вносить изменения в этой части в Конвенцию МДП 1975 г. Как альтернативный вариант МСАТ предложил в этом случае допускать использование двух книжек МДП на одно транспортное средство. Рабочая группа не обсуждала этот вопрос и, соответственно, не высказала по нему мнения, однако на практике таможенные органы Российской Федерации уже столкнулись с такой ситуацией, которая вызвала определенные трудности при осуществлении контроля и оформлении книжки МДП.

Так, на одном транспортном средстве осуществлялась перевозка товаров из Германии в Россию одновременно по двум книжкам МДП. По первой книжке МДП товар должен был быть доставлен в г. Новгород (одно место разгрузки), по второй – в Московский регион (три места разгрузки).

Пограничным таможенным органом товары по первой книжке МДП были направлены в г. Новгород, по второй – в Московский регион. Так как товары перевозились на одном транспортном средстве, то они прибыли в г. Новгород. В Новгородской таможне товары, перевезшиеся по первой книжке МДП, были выгружены, а книжка МДП закрыта. Возник вопрос: каким образом Новгородской таможне оформлять вторую книжку МДП? Было принято решение произвести действия, предусмотренные статьей 24 Конвенции МДП 1975 г., т.к. необходимо было наложить на грузовое отделение транспортного средства новые средства таможенной идентификации. При этом перевозчик нарушил срок доставки товаров, перевезшихся по второй книжке МДП, так как грузовые операции с товарами, перевезшимися по первой книжке МДП, а также выполнение таможенных формальностей заняло некоторое время. Кроме того, Новгородская таможня, учитывая нестандартную ситуацию, приняла решение о необходимости таможенного сопровождения.

В результате этого перевозчик понес дополнительные временные, материальные и моральные затраты, которых могло бы не возникнуть, если бы в строгом соответствии с положениями Конвенции МДП 1975 г. на одно транспортное средство была оформлена одна книжка МДП.

Во избежании в дальнейшем подобных ситуаций полагали бы целесообразным в данном вопросе придерживаться положений Конвенции МДП 1975 г., а в порядке исключения принимать к оформлению две книжки МДП, оформленные на товары, перевозимые на одном транспортном средстве, только в том случае, если товары по каждой книжке МДП перевозятся в отдельном опломбированном грузовом отделении.

---