



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
RESTRICTED

Informal document No. 2 (2006)  
9 January 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH, FRENCH  
AND RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

(Сто двенадцатая сессия, 31 января – 3 февраля 2006 г.,

пункт повестки дня 9 b) ii))

ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С  
ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП, 1975 г.)

Пересмотр Конвенции

Подготовка Этапа III процесса пересмотра МДП

Использование новых технологий

Записка, представленная Международным Союзом Автомобильного Транспорта  
(МСАТ)

1. На восьмой сессии неофициальной специальной Группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП, (далее в тексте: Группа экспертов), прошедшей в Женеве 14 и 15 ноября 2005 г., был представлен на обсуждение документ *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2*, который был дополнен экспертами таможенных органов.
2. Группа экспертов высказала просьбу Секретариату ЕЭК ООН предъявить WP.30 пересмотренную версию данного документа для рассмотрения на следующей сессии. МСАТ и национальные объединения МСАТ сообщили Группе, что из-за поздней публикации документа *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2*, они не имели возможности

предоставить свои комментарии в течение сессии, но предъявят консолидированные письменные комментарии и замечания для обсуждения WP.30 под пунктом повестки дня 9. (b). (ii) : *использование новых технологий*. (См. проект краткого отчета о восьмой сессии: TRANS/WP.30/GE.1/2005/5, пункты 12 и 13).

3. 28 ноября 2005 г. Секретариат ЕЭК ООН опубликовал пересмотренную версию документа *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2* под номером TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/rev.1, далее в тексте: Документ 2.

4. МСАТ и его объединения-члены представляют в Секретариат ЕЭК ООН полный документ, содержащий консолидированные комментарии и замечания, для рассмотрения его Группой экспертов на следующей сессии.

5. Чтобы не перегружать делегации WP.30 объемными техническими документами, настоящая записка является лишь кратким изложением. Заинтересованные делегации могут найти полный текст документа на Интернет-сайте ЕЭК ООН под рубрикой *WP.30 ⇔ Ad Hoc Groups ⇔ Conceptual & Technical* или запросить в МСАТ.

6. Если следовать предложенным “*общим функциональным особенностям системы eTIR*”, содержащимся в Приложении к Документу 2, потребуются *существенные поправки в действующей Конвенции МДП*, в основном касающиеся гарантийной системы, обязательств держателей книжек МДП, деклараций и другого обмена информацией между таможенными, держателями и гарантийными объединениями. Это не соответствует мандату, выданному WP.30, ключевыми словами которого являются “*ограниченные поправки к Конвенции МДП*” и “*совместимость с существующими системами*”.

7. Система, описанная в Приложении к Документу 2, полностью *зависит от так называемой международной системы eTIR*, являющейся централизованной гарантийной базой данных, также используемой для обмена информацией по перевозкам МДП и, если мы правильно понимаем, соединенной с МБДМДП. Надежность содержимого этой базы данных является обязательным условием для функционирования приблизительно 3 миллионов международных автомобильных перевозок в год, включая выполнение таможенных процедур. Такая надежность данных не обеспечена системой, описанной в Документе 2, и в нем не упоминается об ответственности за неточности, ошибки или неисправность международной системы eTIR. Может ли ЕЭК ООН взять на себя такую ответственность? Подобные серьезные правовые обязательства и их финансовые последствия должны быть установлены и определены.

8. Создание международной системы eTIR потребует *существенных финансовых ресурсов*. В Документе 2 ничего не сказано про финансирование. Реалистично ли полагать, что ЕЭК ООН сможет найти финансовые ресурсы для инвестиций и для обеспечения функционирования системы? Умалчиваются серьезные финансовые последствия как для национальных таможенных органов, так и для отрасли автомобильного транспорта.

9. Не следует недооценивать возможные последствия для *существующих национальных компьютерных систем* Договаривающихся сторон МДП, даже если эти последствия не определены в Документе 2.

10. Документ 2 не учитывает основные положения, выраженные в ответах на *вопросник* большинства главных руководителей таможенных органов, и даже противоречит им.

11. *Представление декларации* держателем, предусмотренное в таможене отправления или через международную систему eTIR, влечет за собой практические и/или правовые осложнения, особенно в случае, когда иностранные держатели начинают обратную грузовую операцию из страны, в которой они не имеют представителя.

12. Документ 2 подразумевает существование *цифровой подписи* для всех 40.000 уполномоченных перевозчиков МДП в качестве обязательного условия, в то время как отсутствует международная согласованность по поводу определения (правового и технического) и практического применения цифровой подписи.

13. Документ 2 предусматривает неограниченный доступ всех администраций к информации, содержащейся в международной системе eTIR. Этот принцип несовместим с необходимой и не подлежащей обсуждению конфиденциальностью коммерческих, экономических или стратегических данных.

\*\*\*

#### **Заключение:**

14. Дальнейший успех системы МДП в большой мере зависит от осуществления компьютеризации той части системы, которая еще не использует электронные средства. Если содержание Документа 2 будет принято в качестве основы для компьютеризации процедуры МДП, МСАТ и его объединения-члены уверены, что *компьютеризация не будет достигнута в течение многих лет*, что станет препятствием на пути к упрощению международной торговли и международного автомобильного транспорта.

15. В своем стратегическом документе “Компьютеризация системы МДП в рамках партнерства государственного и частного секторов”, представленном к заседанию WP.30 также под пунктом повестки дня 9 (b) (ii), МСАТ и его объединения-члены продемонстрировали, что, при желании, компьютеризация системы МДП может быть достигнута реалистичным и доступным в финансовом плане способом, при участии всех партнеров и в полном соответствии с духом Конвенции МДП, которая остается единственной действующей универсальной системой транзита.

-----