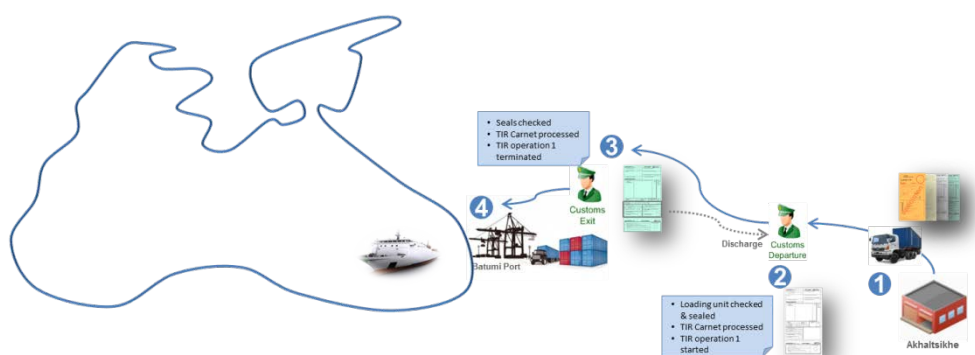


# Пример интермодальной перевозки МДП<sup>1</sup>

## Сценарий перевозки контейнера



1. Для интермодальных перевозок используются различные типы контейнеров. Тем не менее, по оценкам, 90% интермодальных контейнеров являются контейнерами «общего назначения», размеры большинства из которых составляют 20 или 40 футов. В 2010 году на контейнеры приходилось 60% общемирового объема морских перевозок. Нынешний сценарий применим к большинству типов и видов использования интермодальных контейнеров при условии, что они допущены для перевозок МДП.

2. В настоящем сценарии держатель книжки МДП получает задание перевезти контейнер из Ахалцихе (Грузия) в пункт назначения на территории Украины. При заполнении книжки МДП применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: наименование уполномоченного держателя книжки МДП будет указано в графе 3 обложки, а идентификационный номер контейнера (при его наличии) – в графе 10.

3. В таможене места отправления также применяется процедура, аналогичная используемой при стандартной автомобильной перевозке: таможенные органы досматривают и оформляют груз на основании сведений, содержащихся в книжке МДП (грузовой манифест), заполненной ее уполномоченным держателем, накладывают на контейнер таможенную пломбу, вписывают ее номер в книжку МДП, отделяют отрывной листок № 1 и заполняют корешок № 1 (см. статью 19 Конвенции и главу 7, III, В а) Справочника по Конвенции МДП).

4. По прибытии в порт Батуми (Грузия) таможенные органы проверяют сохранность таможенных пломб, отделяют отрывной листок № 2, заполняют соответствующий корешок и возвращают книжку МДП ее держателю (или его представителю). Затем контейнер помещается на грузовое судно для морской перевозки (см. также главу 7, III, В b) Справочника по Конвенции МДП).

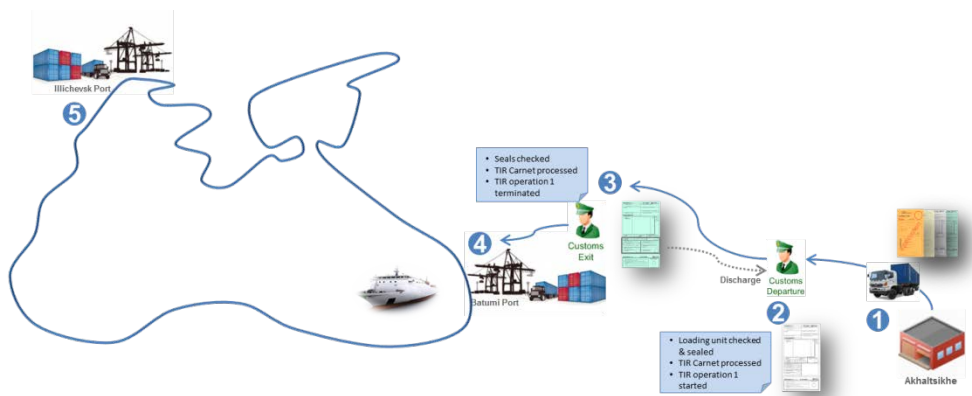
5. На морском участке держатель книжки МДП может просить таможенные органы приостановить перевозку МДП в соответствии с положениями пункта 2 статьи 26 Конвенции (см. комментарий к статье 26 «Использование процедуры МДП в случае, когда часть перевозки не производится автомобильным транспортом»). В случае подобного приостановления в конце морского участка должны быть обеспечены таможенное оформление и таможенный контроль, с

<sup>1</sup> Настоящий пример оптимальной практики основан на существующем примере оптимальной практики интермодальной перевозки МДП между двумя Договаривающимися сторонами МДП. Однако это не исключает возможности того, что применение данного примера будет невозможным для интермодальных перевозок МДП между определенными Договаривающимися сторонами МДП в силу действия положений национального законодательства.

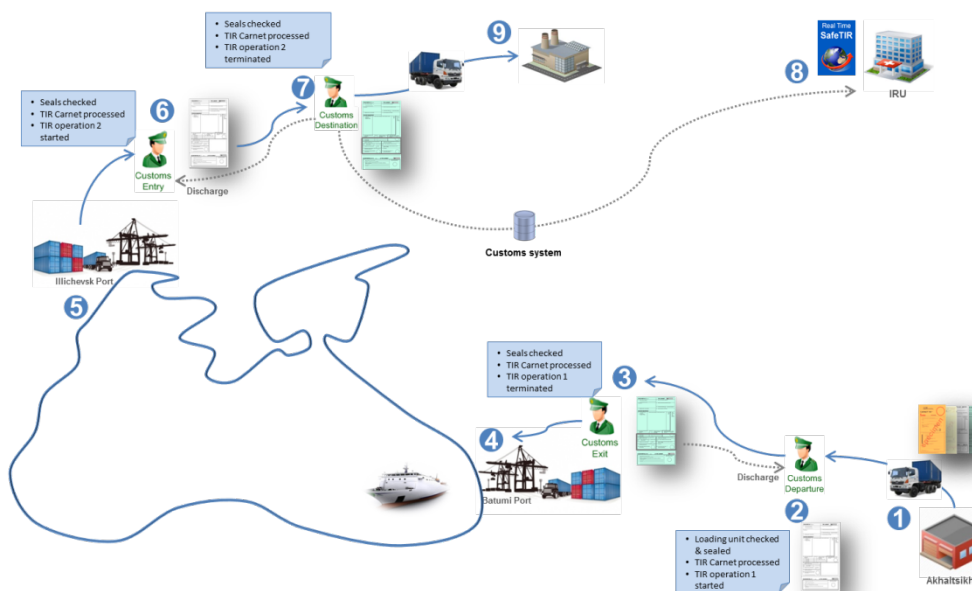
тем чтобы возобновить перевозку МДП в соответствии с положениями статьи 26 Конвенции.

6. Метод передачи (почта, воздушный транспорт или иной способ) книжки МДП из промежуточной таможни при выезде до промежуточной таможни при въезде оставляется на усмотрение держателя книжки МДП.

7. После отгрузки контейнера с судна в порту Ильичевска (Украина) книжка МДП предъявляется на промежуточной таможне при въезде (статья 21 Конвенции). Таможня проверяет сохранность таможенных пломб, отделяет отрывной листок № 1 и заполняет корешок № 1 (см. также главу 7, III, В с) Справочника по Конвенции МДП).



8. Перевозка продолжается до пункта назначения на территории Украины, где контейнер и грузы предъявляются для прекращения операции МДП и окончательного прекращения перевозки МДП (статья 28 Конвенции). Таможня места назначения отделяет отрывной листок № 2, заполняет соответствующий корешок и возвращает книжку МДП. После обычной процедуры прекращение подтверждается в международной системе контроля (SafeTIR; приложение 10 к Конвенции). Затем компетентная таможня осуществляет завершение окончательной операции МДП (см. также главу 7, III, В d) Справочника по Конвенции МДП).



9. В контексте настоящего примера Договаривающимся сторонам рекомендуется иметь в виду, что:

а) ИСМДП на своей тридцать восьмой сессии (декабрь 2008 года) постановил, что:

- ввиду отсутствия каких-либо юридических или практических проблем в связи с использованием субподрядчиков, по всей видимости, предлагать изменения в Конвенцию МДП нецелесообразно;
- для содействия беспрепятственному использованию субподрядчиков в будущем представляется целесообразным рекомендовать, чтобы в том случае, если таможенные органы страны отправления [промежуточные при въезде] принимают книжку МДП от иного лица, помимо уполномоченного держателя книжки МДП, такая книжка МДП принималась таможенными органами [той же страны или<sup>4</sup>] других стран, участвующих в перевозке МДП, без каких-либо дополнительных требований (см. ECE/TRANS/WP.30/2009/4, пункт 9).

(b) эти выводы были подтверждены Комитетом на его сорок седьмой сессии (февраль 2009 года; см. ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, пункт 8).

10. Возможность уполномоченного держателя книжки МДП поручить часть перевозки МДП субподрядчику зависит от национального законодательства соответствующей страны. Некоторые Договаривающиеся стороны, с согласия своего национального гарантийного объединения, разрешают нескольким уполномоченным держателям книжек МДП частично или полностью передавать перевозки МДП на субподряд ряду проверенных перевозчиков третьих сторон, тогда как другие Договаривающиеся стороны этого не допускают. В любом случае, использование субподрядчика не освобождает держателя книжки МДП от ответственности согласно пункту 2 статьи 11.

---