



**ADMINISTRATIVE COMMITTEE
FOR THE TIR CONVENTION, 1975**

TIR Executive Board (TIRExB)

(Twenty-fifth session, 27 and 28 January 2005,
agenda item 7)

**POSSIBILITY OF UNDERTAKING A TIR TRANSPORT WHEN A TRACTOR UNIT
DOES NOT BELONG TO THE TIR CARNET HOLDER**

Transmitted by Mrs. N. Rybkina (Russian Federation)*

1. At present, the Customs authorities of the Russian Federation are facing numerous requests by the transport industry to undertake TIR transports (in trailers, semi-trailers, containers), with the use of tractor units belonging to transport companies who are not the holders of the TIR Carnets.
2. Such a situation occurs, for example, if trailers, semi-trailers, containers with goods arrive at a sea port by ferry, and TIR Carnets have been already issued in the country of departure where the holders are resident. In the port, the above vehicles/containers are picked up by tractor units belonging to transport companies who are resident in the country of destination.
3. A similar situation may happen if the tractor unit is replaced en route, for example, at a border crossing. Following the replacement, the operation is continued by a transport operator who is not the holder of the TIR Carnet. As the successive tractor unit does not belong to the holder, at departure the TIR Carnet contains no information on this vehicle.
4. If the goods are not presented at the Customs office of destination, a transport operation of this kind would lead to a number of questions concerning the liabilities of the holder, successive transport operator and the guarantee chain. As the above pattern is not foreseen by the current TIR Convention, those questions do not have clear-cut answers.

* This document contains an unofficial translation from Russian of the text transmitted to the secretariat. The original text is reproduced in the Annex to the present document.

5. It is recalled that, some years ago, a multimodal TIR Carnet was available which, at least, provided for the formal opportunity to insert data on several road vehicles participating in the same transport operation. However, at present this possibility is missing.

6. The Russian Customs believes that this matter deserves in-depth consideration, because the underlying pattern provides many logistical advantages. At the same time, it should create no additional risks for the national revenues.

7. In general terms, the issue regarding whether or not TIR Carnets could be passed on to third parties has been discussed many times at sessions of bodies of the TIR Convention. Although a majority of delegations expressed their doubts in this respect, they did not deny such a possibility in principle. As a result of that uncertainty, each Contracting Party takes a decision at its discretion. It is worth noting that the Contracting Parties that strongly insist on the application of the above transport pattern in countries to which they export their goods, in many cases do not allow such transports on their own territory.

8. Obviously, there is a need for harmonization of various approaches to this issue on the basis of the provisions of the TIR Convention. Its practical considerations may contribute to that objective.

**О возможности осуществления перевозки товаров по книжке МДП
с использованием тягача, не принадлежащего держателю**

1. В настоящее время имеются многочисленные запросы транспортной отрасли о намерении осуществлять перевозки товаров (в прицепах, полуприцепах, контейнерах) по книжкам МДП с использованием тягачей, принадлежащих транспортным компаниям, не являющимся держателями книжек МДП.
 2. Указанная ситуация возникает, например, в морском порту, куда на пароме прибывают прицепы, полуприцепы, контейнеры с товарами, на которые в стране отправления оформлены книжки МДП, держателями которых являются транспортные компании – резиденты страны отправления. Из порта указанные несамоходные транспортные средства с товарами забирают тягачи, принадлежащие транспортным компаниям – резидентам страны назначения.
 3. Аналогичная ситуация возможна и в случае «перцепки» (замены) тягача в автомобильном пункте пропуска (как впрочем и в любой другой точке по пути следования транспортного средства с товарами). При этом после «перцепки» перевозку осуществляет транспортная компания, не являющаяся держателем книжки МДП, тягач также не принадлежит транспортной компании – держателю, и сведения о нем, естественно, изначально не указаны в книжке МДП.
 4. В случае недоставления товаров при использовании такой схемы перевозки возникают вопросы об ответственности держателя, последующего перевозчика и, наконец, гарантийной цепи, которые на сегодняшний день не имеют однозначных ответов, т.к. данная схема Конвенцией МДП не предусмотрена.
 5. Как известно, некоторое время назад использовались мультимодальные книжки МДП, которые хотя бы по форме давали возможность вносить сведения о нескольких последовательно используемых в рамках одной и той же перевозки товаров транспортных средствах, но на сегодняшний день такая возможность отсутствует.
 6. Полагаю, что этот вопрос заслуживает подробного обсуждения в связи с тем, что данная схема является востребованной и перспективной с точки зрения транспортной логистики, но, в то же время, не должна создавать дополнительных рисков с точки зрения защиты национальных экономических интересов.
 7. Вопрос о возможности передачи книжек МДП третьим лицам в самой общей постановке неоднократно обсуждался на сессиях рабочих органов Конвенции МДП. Большинство сторон высказывало сомнения по этому поводу, однако и не отрицало такой возможности в принципе. В результате подобной неопределенности в настоящее время каждая страна решает данный вопрос на свое усмотрение. Причем зачастую страны, которые более всего настаивают на применении подобной схемы перевозок в странах, куда они экспортируют товары, на своей территории не разрешают ее применение.
 8. Представляется, что необходима унификация подходов к решению данного вопроса на основе положений Конвенции МДП, и, может быть, обсуждение его в более прикладном аспекте даст возможность продвинуться в этом направлении.
-