



Экономический
и Социальный Совет

Distr.
RESTRICTED

TRANS/WP.30/R.131
15 April 1994

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Семьдесят девятая сессия,
28 июня – 1 июля 1994 года,
пункт 7b) повестки дня

**КОНВЕНЦИЯ ЕЭК О ТАМОЖЕННОМ РЕЖИМЕ, ПРИМЕНЯЕМОМ К
КОНТЕЙНЕРАМ, ПЕРЕДАННЫМ В ПУЛ И ИСПОЛЬЗУЕМЫМ ДЛЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(Таможенная конвенция о контейнерном пуле)

Осуществление Конвенции: вопросы для рассмотрения

Записка секретариата

A. ВВЕДЕНИЕ

1. В ходе сессий неофициальной специальной группы, созданной Рабочей группой в целях подготовки типового соглашения о контейнерном пуле, был обсужден ряд вопросов, связанных с осуществлением Конвенции. В этом документе секретариат делает попытку

Документы Комитета по внутреннему транспорту и его вспомогательных органов подлежат ограниченному распространению. Эти документы рассылаются только правительствам, специализированным учреждениям и правительственным и неправительственным организациям, участвующим в работе Комитета и его вспомогательных органов, причем они не должны передаваться газетам и периодическим изданиям.

кратко изложить эти вопросы, в том числе толкования некоторых положений Конвенции ЕЭК, рассмотренные специальной группой. Эти замечания и толкования представляют собой мнение секретариата, которое можно было бы использовать для обсуждения вопроса, касающегося подготовки комментариев к положениям Конвенции. Подготовка таких комментариев была предложена Рабочей группой на ее семьдесят шестой сессии (NRANS/WP.30/151, ПУНКТ 56)

В. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ, ПЕРЕДАННЫХ В ПУЛ, ВО ВНУТРЕННЕМ СООБЩЕНИИ

2. Статья 4 Конвенции предусматривает неограниченное использование контейнеров, переданных в пул, во внутренних перевозках... в том случае, если соблюдаются условия, изложенные в статье 5.

3. Пункт 2 статьи 5 Конвенции предусматривает, что каждая договаривающаяся сторона может решить, должны ли контейнеры того или иного члена пула, учрежденного на ее территории, удовлетворять условиям, предусмотренным в национальном законодательстве и касающимся ввоза и неограниченного использования контейнеров во внутренних перевозках на ее территории.

4. В этой связи толкование положений статьи 4 и пункта 2 статьи 5 может быть противоречивым. Предлагаемое толкование, которое приводится ниже, может снять такое противоречие.

Предлагаемое толкование:

5. Формулировка пункта 2 статьи 5 обусловлена компромиссом, к которому пришла Рабочая группа. Некоторые страны считали, что все контейнеры, переданные каким-либо членом пула в распоряжение пула, должны свободно использоваться в стране, в которой учрежден данный член пула, иными словами, если член пула данной страны выделяет в распоряжение пула 100 контейнеров, то тогда за все эти 100 контейнеров должны быть уплачены все пошлины и сборы, если таковые предусмотрены. Поскольку эта позиция была поддержана не всеми делегациями, согласованная формулировка пункта 2 статьи 5 предусматривает, что таможенные органы стран, которые являются Договаривающимися сторонами Конвенции, решают по своему усмотрению вопрос о том, следует ли требовать уплаты пошлин и сборов на национальные контейнеры, которые передаются в распоряжение пула.

6. Однако после передачи этих контейнеров в распоряжение пула и после утверждения соглашения о пуле все льготы, предусмотренные Конвенцией в этой связи, применяются ко всем контейнерам, переданным в пул, включая неограниченное использование этих контейнеров во внутренних перевозках, до тех пор пока соблюдается принцип эквивалентной компенсации.

7. Цель положений пункта 2 статьи 5 отнюдь не состоит в том, чтобы дать возможность Договаривающимся сторонам запрещать или ограничивать свободное использование контейнеров, переданных в пул, на их территории. Такое толкование пункта 2 статьи 5 не

соответствовало бы целям и духу Конвенции и славил бы эти положения вне ее контекста.

С. МАРКИРОВКА И ИДЕНТИФИКАЦИЯ КОНТЕЙНЕРОВ

8. Пункт 3 а) статьи 5 Конвенции предусматривает, что «... на контейнерах нанесена прочная и индивидуальная маркировка, оговоренная в соглашении о пуле, которая позволяет идентифицировать контейнер;...»

9. Пункт 1 b (ii) статьи 5 предусматривает, что члены пула «... ведут по каждому типу контейнеров учет, отражающий перемещение контейнеров, обмененных таким образом;...».

10. Пункт 2 статьи 9 Конвенции предусматривает, что таможенным органам передается список с указанием числа контейнеров, переданных в распоряжение пула, и числа контейнеров пула каждого типа на ее территории.

11. Вышеупомянутые статьи предусматривают, что в соглашении о пуле должны быть предписания, касающиеся маркировки и идентификации, и что члены пула должны вести соответствующий учет.

12. В этой связи может возникнуть следующий вопрос: означает ли это, что в распоряжение пула должны передаваться конкретные контейнеры или что в этом случае достаточно, чтобы тот или иной член пула передавал в распоряжение пула определенное число контейнеров данного типа. Ниже изложены два варианта толкования.

Толкование I

13. Если необходимо передать в распоряжение пула отдельные контейнеры и если в соглашении о пуле должны быть указаны идентификационные номера этих контейнеров, то тогда члены пула могут использовать в соответствии с Конвенцией только эти конкретные контейнеры. Таможенные органы тогда могут проверить, например, на границе, на основании информации, содержащейся в соглашении о пуле, принадлежит ли данный конкретный контейнер конкретному пулу.

14. Поскольку контейнерные операторы обычно заранее не знают, какие из их собственных контейнеров или какие контейнеры других компаний, с которыми они заключили соглашение об обмене, используются для определенных транспортных операций, осуществляемых по территории пула, такое требование будет носить весьма ограничительный характер и во многих случаях не позволит обеспечить эффективность контейнерных перевозок, каковая является одной из основных целей Конвенции.

15. Для того, чтобы обеспечить гибкость в эксплуатации, контейнерным операторам пришлось бы, таким образом, передать все их контейнеры, которые могли бы использоваться в перевозкой между Договаривающимися сторонами Конвенции и на их территории, в распоряжение пула. Такой вариант хотя и сложен для некоторых операторов наземного транспорта, все же возможен для других, и прежде всего для морских контейнерных операторов, но только в том случае, если таможенные органы не будут

требовать уплаты пошлин и сборов, если таковые предусмотрены, за передачу контейнеров в распоряжение пула. Это обусловлено тем, что сейчас в большинстве случаев морские контейнеры не находятся в свободном обращении и подпадают, когда они используются во внутренних перевозках, под действующую процедуру временного ввоза.

16. Вместе с тем мало вероятно, что таможенные органы разрешат свободное движение контейнеров, переданных в распоряжение пула. Если бы с этих контейнеров не взимались таможенные пошлины и сборы, то тогда операторы предпочли бы передать в распоряжение пула или пулов столько контейнеров, сколько бы они смогли, в результате чего, помимо значительного снижения налоговых поступлений, больше не было бы никаких ограничений на использование иностранных контейнеров во внутренних перевозках (если бы страны хотели обеспечить такую широкую либерализацию контейнерного сообщения на своих территориях, то тогда Конвенция, судя по всему, была бы ненужна).

17. В этой связи предполагается, что вышеупомянутая интерпретация статей 5 и 9 не соответствует духу Конвенции, поскольку она не может дать многим контейнерным операторам дополнительные льготные условия.

Толкование II:

18. Если в соглашении о пуле необходимо предусмотреть только число и типы контейнеров, то тогда контейнерные операторы могли бы использовать все свои собственные или любые другие контейнеры, подпадающие под Конвенцию, до тех пор, пока число контейнеров, используемых на территории, на которой они учреждены, не превышает числа контейнеров, допущенных к перевозкам и предусмотренных в соглашении о пуле, и пока они соответствуют им по типу. Вместе с тем таможенным органам будет весьма трудно проверить на границе используется ли конкретный контейнер в рамках пула. Для этого им придется связаться с контейнерным оператором, который должен будет представить доказательства, подтверждающие, что данный конкретный контейнер передан в распоряжение определенного пула. Только после этого таможенные органы могли бы провести выборочные проверки в контрольных центрах контейнерных операторов на основании маркировки контейнера, идентифицированной на границе.

19. Совершенно очевидно, что в соответствии с этим толкованием контейнерные операторы (члены пула) должны вести учет по каждому контейнеру, с тем, чтобы дать возможность таможенным органам идентифицировать те контейнеры, которые переданы в распоряжение пула. Этот учет должен давать возможность в любое время определить чисто таких отдельных контейнеров с разбивкой по типу на территории, ко которой учрежден данный член пула.

20. Неофициальная специальная группа, учрежденная Рабочей группой, пришла к мнению, что толкование II является, судя по всему, приемлимым и соответствует духу Конвенции при условии, что таможенные органы обеспечат эффективный контроль за соблюдением принципа эквивалентной компенсации. Вместе с тем этот аспект требует

дальнейшего изучения. Делегациям предлагается сообщить результаты изучения ими этого вопроса.

D. ПРОЧИЕ ПРОБЛЕМЫ И ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ

a) Должны ли таможенные органы, утверждающие соглашение о пуле, допускать одновременную передачу отдельных контейнеров в распоряжение нескольких пулов?

21. Неофициальная специальная группа выразила мнение, что такой порядок допускать не следует, поскольку он приведет к возникновению ситуации, когда за один национальный контейнер, переданный в распоряжение, например, двух пулов, под льготный режим Конвенции будут подпадать два иностранных контейнера, т.е. они могут использоваться во внутренних перевозках без ограничения. Однако этот вопрос нуждается в дальнейшей проработке на предмет того, каким образом таможенные органы могут установить, что такая ситуация существует в случае, когда в соглашениях о пуле каждый в отдельности контейнер не указан.

b) Могут ли заменяться внутри пула поврежденные и/или разрушенные контейнеры, переданные в его распоряжение?

22. Как представляется никаких ограничений в этом плане вводить не следует, коль скоро учетная документация, которую ведут члены пула, четко отражает факт замены контейнеров, переданных в распоряжение пула.

c) Как часто можно вносить изменения в перечень контейнеров, содержащиеся в соглашении о пуле (т.е. менять число и тип контейнеров, переданных в распоряжение пула и т.д.)?

23. Поскольку любое изменение, вносимое в соглашение о пуле, должно быть одобрено всеми таможенными органами всех стран, имеющих отношение к данному пулу, вряд ли будет возможно вносить изменения слишком часто, поскольку это приведет к значительным административным расходам. Поэтому здесь необходимо рассмотреть следующий вопрос: нужно ли устанавливать в типовом соглашении о пуле минимальный период времени между внесением изменений?

d) В какой степени новая Конвенция усложнит работу таможенных органов?

24. Теоретически применение новой Конвенции должно привести к сокращению объема работы (см. информационный бюллетень: «Введение к Таможенной конвенции о контейнерном пуле»). Вместе с тем следует признать, что положения Таможенной конвенции о контейнерном пуле будут применяться наряду с существующими системами временного ввоза в страны, которые являются Договаривающимися сторонами таможенных конвенций, касающихся контейнеров, 1956 и 1972 годов, или Стамбульской конвенции о временном ввозе 1991 года. Если традиционная концепция временного ввоза предполагает регистрацию каждого отдельного контейнера при его ввозе, то концепция эквивалентной компенсации, заложенная в новой Таможенной конвенции о контейнерном пуле, больше не предполагает применение такого порядка и предусматривает вместо этого проверку учетной документации контейнерных операторов.

25. В этой связи возникает вопрос, в какой степени таможенные органы могут применять льготный режим, предусмотренный в новой Конвенции, в повседневной практике и отказаться от индивидуальной регистрации контейнеров, используемых в рамках пула, до тех пор пока параллельно используется традиционная концепция временного ввоза?

e) Каким образом и кто должен утверждать соглашение о пуле?

25 bis Здесь можно было бы уточнить, что соглашение о пуле должно приниматься в одной и той же форме всеми членами пула и всеми таможенными органами на территориях, на которых действует пул.

f) Кто должен следить за сбалансированностью вывоза и ввоза контейнеров в порядке соблюдения принципа эквивалентной компенсации?

26. Ответственность за обеспечение сбалансированности в соответствии с принципом эквивалентной компенсации несут отдельные члены пула, учрежденного на территории той или иной Договаривающейся стороны (статья 5, пункт 1 а) iii)).

g) Кто может быть членом пула?

27. Членом пула может быть отдельная фирма, агент или транснациональная компания или ряд контейнерных операторов, образовавших национальную группу, которая в контексте Конвенции ЕЭК может рассматриваться национальными таможенными органами как один член пула. Таким образом, соглашение о пуле может быть заключено между членами пула, которые все принадлежат к одной компании, имеющей своих представителей на территории стран, на которые распространяется деятельность пула. Соглашение о пуле может быть также заключено между членами пула, которые принадлежат к различным национальным компаниям, или между членами пула, которые в каждом отдельном случае состоят из различных компаний, производящих совместные операции в рамках Конвенции.

28. Вместе с тем важно отметить, что таможенные органы могут в любое время проверить учетную документацию членов пула, учрежденных на их территориях в соответствии со статьей 9 Конвенции.

h) Как рассчитать баланс контейнеров в течение 12-месячных периодов?

29. Как предполагается, в целях установления баланса в соответствии с пунктом 1 а) iii) статьи 5 Конвенции простой вычет числа вывезенных контейнеров из числа ввезенных контейнеров в течение 12-месячного периода с учетом подлежащих уплате таможенных пошлин и сборов, если таковые предусмотрены, может оказаться недостаточным. Такой расчет может привести к гипотетической ситуации, когда в случае 100 контейнеров, предоставленных в распоряжение пула, в течение 364 дней в году было ввезено и использовано на территории той или иной страны 10000 контейнеров, а на 365-й день 9500 контейнеров было вывезено в целях выполнения требований, касающихся обеспечения баланса.

30. Для того, чтобы исключить такую возможность, можно было бы использовать в качестве показателя баланса, который должен быть обеспечен членами пула, концепцию контейнеро-дней, означающую, что контейнер, который был ввезен и используется в той или иной стране в течение 30 дней приравнивается к 30 контейнеро-дням. В этой связи, возможно, придется выяснить вопрос о том, могут ли контейнерные операторы представлять таможенным органам свежую информацию на основе использования такого показателя.
