



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2001/2
13 December 2000

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом
(Девяносто седьмая сессия, 20-23 февраля 2001 года,
пункт 8 d) iv) повестки дня)

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

Применение Конвенции

Перевозка контейнеров, полуприцепов или прицепов без тягачей

Записка секретариата

1. По просьбе Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) Рабочая группа на своей девяносто шестой сессии рассмотрела проект комментария к статье 3 Конвенции (TRANS/WP.30/191):

"Комментарий

Действительность книжки МДП для перевозки контейнеров, полуприцепов и прицепов без тягачей.

Иногда контейнеры, полуприцепы и прицепы перевозятся с применением книжек МДП без тягачей. В таких случаях таможенные органы стран, в которых перевозка МДП продолжается с использованием автомобильного транспорта, не должны требовать оформления второй книжки МДП".

2. В целях достижения прогресса в рассмотрении этого вопроса Рабочая группа поручила секретариату подготовить документ в качестве основы для обсуждения на ее следующей сессии, в котором должны быть указаны соответствующие правовые положения в Конвенции и отражены точки зрения и замечания, высказанные в ходе сессий Рабочей группы (TRANS/WP.30/192, пункты 57 и 58). В порядке выполнения этого поручения секретариатом был подготовлен настоящий документ.
3. Суть проблемы, урегулировать которую призван вышеуказанный проект комментария, представляется вполне ясной. Как отметила Рабочая группа, таможенные органы некоторых Договаривающихся сторон требуют оформления второй книжки МДП для одной транспортной операции МДП в случаях, когда перевозка контейнера, полуприцепа или прицепа в режиме МДП продолжается автомобильным транспортом после перевозки морем (на пароме и т.д.). В таких случаях контейнер, полуприцеп или прицеп зачастую транспортируется без тягача и не сопровождается держателем книжки МДП или последующим оператором автомобильной перевозки (TRANS/WP.30/192, пункт 55).
4. С другой стороны, причины, лежащие в основе данной проблемы, являются не столь очевидными и требуют дальнейшего тщательного изучения. По мнению секретариата, суть проблемы кроется в наличии у различных Договаривающихся сторон Конвенции двух различных подходов к книжке МДП. Некоторые страны придерживаются того мнения, что книжка МДП выдается только на груз (контейнеры, полуприцепы или прицепы), чьим бы тягачом ни осуществлялась фактически перевозка в режиме МДП, и что таможенным органам нет необходимости уделять внимание другим лицам, участвующим в осуществлении такой перевозки, за исключением непосредственно держателя книжки. По мнению других Договаривающихся сторон, книжка МДП выдается не только на груз, но и конкретному держателю, который не может передавать свою книжку МДП и соответствующие обязательства и обязанности другим лицам по собственному усмотрению. Если подходить с этой точки зрения, то предлагаемая формулировка не вскрывает суть проблемы.
5. В этой связи наиболее важный вопрос, на который надлежит дать ответ, заключается в следующем: имеет ли любой транспортный оператор право продолжать перевозку в режиме МДП с применением первой книжки МДП без предъявления к нему дополнительных требований или же для этого от него должно требоваться соблюдение специальных условий.

6. Совершенно очевидно, что держатель первой книжки МДП может беспрепятственно принимать свой груз и продолжать перевозку в режиме МДП с применением собственной книжки. Однако это, как представляется, происходит не очень часто, поскольку, как правило, транспортную операцию с применением той же книжки МДП продолжает (или желает продолжить) другой транспортный оператор. Поэтому Рабочая группа сочла, что рассматриваемая проблема тесно связана с вопросом осуществления операций МДП с участием нескольких перевозчиков, и напомнила в данной связи свои соображения и соображения Административного комитета МДП относительно действительности операций МДП с участием нескольких перевозчиков, изложенные на их девяносто пятой и двадцать седьмой сессиях, соответственно (TRANS/WP.30/190, пункты 33-36; TRANS/WP.30/AC.2/55, пункты 9-12; TRANS/WP.30/2000/1). Поскольку общего мнения по данному вопросу достичь не удалось, Рабочая группа решила не продолжать его рассмотрение до тех пор, пока не появятся новые элементы, позволяющие решить данную проблему на международном уровне.

7. Как явствует из результатов обследования, проведенного в 1999 году секретариатом (TRANS/WP.30/1999/7, пункт 41, неофициальный документ № 5 (1999 год), подготовленный для Административного комитета МДП, и TRANS/WP.30/AC.2/1999/3), многие Договаривающиеся стороны Конвенции МДП, по-видимому, выступают против осуществления операций МДП другими лицами, помимо держателей книжек МДП, причем даже субподрядчиками последних, расценивая такие операции как не соответствующие положениям Конвенции МДП. Как было отмечено Исполнительным советом МДП на его первой сессии (Женева, 25 и 26 марта 1999 года), данная ситуация скорее обусловлена расхождениями в национальном таможенном законодательстве различных Договаривающихся сторон и различным толкованием Конвенции МДП, а не отсутствием необходимых положений в Конвенции.

8. Небезынтересно обратить внимание на те доводы и положения Конвенции МДП, к которым в различное время обращались некоторые страны в порядке обоснования установленного ими запрета на осуществление операций МДП с участием нескольких перевозчиков:

- международная система гарантий МДП не распространяется на деятельность последующих транспортных операторов (Литва и Эстония, неофициальный документ № 4 (2000 год), подготовленный для Рабочей группы). В этой связи следует упомянуть о том, что, как неоднократно указывалось МСАТ, в ходе таких перевозок МДП, независимо от используемых видов транспорта, полное покрытие международной системы гарантий применяется согласно соответствующим положениям Конвенции (см., например, документ TRANS/WP.30/192, пункт 59);

- в соответствии с пунктом 1 статьи 6 и частью I приложения 9 к Конвенции МДП право выдачи книжек МДП предоставляется только национальным гарантийным объединениям. Передача книжек МДП от держателя другим транспортным операторам истолковывается как "вторичная" выдача (перераспределение) книжек МДП. Подобное действие считается незаконным, поскольку разрешение выдавать книжки МДП не может делегироваться кому бы то ни было, за исключением национального гарантийного объединения (Эстония, неофициальный документ № 4 (2000 год), подготовленный для Рабочей группы);
- компетентные органы не в состоянии проверить факт соблюдения субподрядчиками минимальных условий и требований, изложенных в части II приложения 9 к Конвенции, а также наличие у них разрешения на использование книжек МДП (Литва, неофициальный документ № 4 (2000 год), подготовленный для Рабочей группы);
- в тех случаях, когда операция МДП не производится непосредственно держателем книжки МДП, возможно возникновение взаимных противоречий между различными положениями Конвенции (пункты 1 и 8 статьи 8, статья 36, пункт 2 статьи 39 и пояснительные записки 0.11-1 и 0.17-1), в которых в качестве альтернативных вариантов используются термины "держатель книжки МДП" и "транспортный оператор" (или "перевозчик") (Российская Федерация, TRANS/WP.30/1999/1, приложение, часть А).

9. Если говорить в целом, то рядом таможенных органов выражается обеспокоенность по поводу того, что операции МДП с участием нескольких перевозчиков, если их будет разрешено осуществлять без предъявления дополнительных требований, были бы сопряжены с более высоким риском в плане размера государственных доходов по сравнению с "нормальными". Следовательно, эти таможенные администрации не склонны разрешать держателю книжки МДП передавать книжки МДП любому другому лицу, действующему от его имени, даже при том понимании, что держатель несет всю ответственность за завершение операции МДП надлежащим образом.

10. В этой связи на четвертой сессии Специальной группы экспертов по этапу II процесса пересмотра МДП (21-24 июня 1999 года) было высказано мнение, что выдача таможенными органами разрешений всем транспортным операторам в соответствии с частью II приложения 9 к Конвенции, независимо от того, являются ли они держателями книжки МДП или субподрядчиками, как это принято в ряде стран (см. ниже), будет способствовать ужесточению контроля со стороны таможенных органов за соблюдением режима МДП и позволит таможенным органам более эффективно применять положения о

лишении прав на основании статьи 38 Конвенции и осуществлять наблюдение за выполнением этих положений (TRANS/WP.30/1999/7 и Add.1, пункт 40). Другие эксперты высказали мнение, что нельзя допускать передачу книжек МДП лицу, которое не имеет право пользоваться режимом МДП или которое было лишено права пользоваться этим режимом в соответствии со статьей 38 Конвенции. Процедура передачи книжек МДП другим лицам, даже тем, которые имеют право пользоваться режимом МДП, должна быть строго определена и должна предусматривать ответственность в случае нарушений режима МДП (см. там же, пункт 40-бис).

11. Учитывая существующие расхождения во мнениях по данному вопросу, выдача таможенными органами разрешений всем транспортным операторам в соответствии с частью II приложения 9 к Конвенции, независимо от того, являются ли они держателями книжки МДП или субподрядчиками, представляется разумным компромиссным решением, которое позволило бы в конечном итоге обеспечить возможность использования только одной книжки МДП применительно ко всей транспортной операции, начиная от страны отправления до страны назначения.

12. Правовой основой для предъявления такого требования могли бы послужить следующие положения Конвенции. Согласно части II приложения 9, для получения разрешения на использование (но не получение) книжек МДП соответствующее лицо должно, среди прочего:

- располагать доказательствами, подтверждающими наличие опыта или, по крайней мере, возможностей заниматься регулярными международными перевозками (владелец лицензии на осуществление международных перевозок и т.д.);
- в соответствующей письменной декларации дать обязательство соблюдать все таможенные формальности, требуемые в соответствии с Конвенцией, в таможенных местах отправления, промежуточных таможенных и таможенных местах назначения.

Из вышеуказанных положений следует, что операции МДП должны фактически осуществляться только лицами, получившими разрешение на использование процедуры МДП, независимо от того, являются ли они держателями книжки МДП или субподрядчиками.

13. Если вышеуказанный подход встретит общую поддержку со стороны Рабочей группы, то можно было бы внести предложение относительно дальнейших требований применительно к операциям МДП с участием нескольких перевозчиков, в частности что касается порядка проведения таможенными органами проверки на предмет наличия у

субподрядчиков разрешения пользоваться книжками МДП. В этой связи представляется актуальным проект рекомендации относительно действительности операций МДП с участием нескольких перевозчиков (TRANS//WP.30/2000/1).

14. Секретариат также рассмотрел просьбу Рабочей группы, высказанную на ее девяносто шестой сессии, подготовить проект комментария к статье 3 о действительности книжек МДП для перевозки контейнеров, полуприцепов и прицепов без тягачей в случаях, когда перевозка МДП осуществляется одним и тем же держателем книжки МДП (TRANS/WP.30/192, пункт 58). По причинам, упомянутым в пункте 6 настоящего документа, секретариат пришел к мнению, что такой комментарий не имел бы реального практического значения и был бы даже неуместным, ибо он может быть косвенно истолкован таким образом, будто единственным лицом, которому разрешается осуществлять перевозку в режиме МДП, является держатель книжки МДП.
