



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом**

149-я сессия

Женева, 12–14 июня 2018 года

Пункт 3 с) ii) b. предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года):**

Применение Конвенции:

Вопросы, переданные Административным комитетом:

Использование субподрядчиков в рамках Конвенции

Субподряд в рамках МДП – примеры практического применения*

Представлено Российской Федерацией

I. История вопроса

1. Субподряд широко используется в международных транспортных операциях и может рассматриваться как неотъемлемая часть современной логистической практики, особенно в случае перевозок на большие расстояния. Использование субподрядчиков содействует международным перевозкам и предоставляет решение для технически сложных транспортных операций. Кроме того, использование субподряда в международных перевозках укрепляет сотрудничество между представителями частного сектора во всем мире. Субподряд также используется в рамках перевозок по процедуре МДП, хотя такое использование не определено в Конвенции МДП.

2. Важно подчеркнуть отсутствие каких-либо неясностей в отношении ответственности за уплату таможенных пошлин и налогов, по которым существует риск неуплаты, ибо такая ответственность в рамках процедуры МДП остается за держателем книжки МДП, коим согласно статье 1 (о) Конвенции МДП является «лицо, которому согласно соответствующим положениям Конвенции была выдана книжка МДП и от имени которого в

* В данном документе воспроизводится без изменений текст, переданный секретариату.

таможенное место отправления была подана таможенная декларация в виде книжки МДП с намерением поместить груз под процедуру МДП». В случае обнаружения нарушения компетентный таможенный орган уведомит национальное гарантийное объединение МДП в своей стране, а также держателя книжки МДП по его адресу, указанному в книжке МДП, в соответствии со статьей 11.1 Конвенции МДП.

3. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) применяет особые правила в отношении использования субподряда в целях обеспечения безопасности системы МДП как в отношении уплаты таможенных пошлин и налогов, а также коммерческих рисков, которые могут возникнуть у заинтересованных сторон. Ниже приведен краткий обзор правил МСАТ, связанных с использованием субподряда.

4. В данном документе приводится краткое описание договорных правил в отношении использования субподряда, а также примеры использования субподряда в рамках перевозок по МДП в целях содействия обсуждению на заседаниях органов МДП Организации Объединенных Наций.

5. В документе представлены три практических примера:

- a) Использование субподряда в интермодальных перевозках – для повышения эффективности транспортной операции;
- b) Субподряд как единственный вариант использования системы МДП для новых договаривающихся сторон МДП (пример Индии);
- c) Субподряд для технически сложных транспортных операций по процедуре МДП (пример перевозки живого скота из Германии).

II. Договорные правила МСАТ в отношении использования субподряда

6. В первую очередь, чтобы разрешить использование субподряда держателями книжек МДП, национальная ассоциация подписывает стандартный контрактный документ и направляет его в МСАТ. По состоянию на май 2018 года, такой документ был подписан следующими ассоциациями: АВАДА (Азербайджан), АFТRІ (Франция), АІRСUZ (Узбекистан), АІST (Германия), АІSO(Австрия), АСМАП (Российская Федерация), АСМАП Украины (Украина) ВGЛ (Германия), ССІАВ (Ливан), СЕСМАD ВОHEMІА (Чешская Республика), DTL (Дания), FTA (Великобритания), GІRСА (Грузия), ІССІМА (Исламская Республика Иран).



7. После того, как ассоциациями будут предприняты необходимые шаги, проводится комплексный процесс по авторизации использования субподряда держателями книжек МДП. Данный процесс кратко описан ниже.

8. Держатели, желающие прибегать к услугам субподрядчиков, должны представить в национальную ассоциацию:

а) «заявление на право использовать услуги субподрядчиков» и соответствующее дополнение к его договору с ассоциацией; а также

б) «список предлагаемых субподрядчиков», должным образом заполненный и подписанный соответствующим держателем;

в) национальные ассоциации могут запросить дополнительную информацию и документы.

9. После того, как все вышеупомянутые документы будут представлены национальной ассоциации, последняя произведет следующий анализ:

а) Если субподрядчик зарегистрирован в той же стране, что и держатель, – удостовериться, что субподрядчику не было отказано в допуске или что допуск к режиму МДП не был приостановлен, или что его разрешение использовать режим МДП не было отозвано;

б) Если субподрядчик не зарегистрирован в той же стране, что и держатель, то национальная ассоциация должна получить подтверждение от иностранной ассоциации, что субподрядчику не было отказано в допуске или что допуск к режиму МДП не был приостановлен, что его разрешение использовать режим МДП не было отозвано таможенными органами или компетентной(-ми) выдающей(-ми) ассоциацией(-ми) в его стране;

в) Национальная ассоциация отказывает в использовании услуг предлагаемого субподрядчика (национального и/или иностранного), если данному субподрядчику было отказано в допуске или если его допуск к режиму МДП был приостановлен на вышеуказанных условиях;

г) Национальная ассоциация может установить дополнительные основания для отказа в использовании субподрядчиков (т.е. субподрядчик не может быть зарегистрирован в стране, в которой режим МДП не действует или был приостановлен).

10. Национальная ассоциация имеет право отказать или отозвать разрешение использовать услуги любого субподрядчика, предложенного держателем, в любое время и по своему усмотрению. В любом случае ассоциация не обязана обосновывать свое решение перед держателем.

11. В графе 11 обложки книжки МДП должны быть четко указаны название и адрес субподрядчика, а также написано «действующий от имени», с последующим указанием названия держателя. По собственному усмотрению национальной ассоциации для выполнения одной и той же перевозки МДП могут использоваться один субподрядчик и более, при условии выполнения вышеуказанного требования.

12. Графа 12 обложки книжки МДП должна быть подписана держателем.

13. Более того, важно иметь в виду, что:

а) Держатель является единственным лицом, несущим ответственность на условиях Конвенции МДП;

b) Держатель пользуется услугами только тех субподрядчиков, которые уже были одобрены национальной ассоциацией;

c) Прямые договорные отношения заключаются непосредственно между субподрядчиком и держателем, и субподрядчик перевозит товары от имени держателя;

d) Держатель выполняет все обязательства, указанные в подписанном им вышеупомянутом дополнении; а также

e) Держатель является лицом, ответственным за правильное и своевременное возвращение книжек МДП в ассоциацию. По возвращении книжек МДП национальным ассоциациям рекомендуется осуществлять необходимый контроль, чтобы удостовериться, что они были использованы в соответствии с применимыми правилами.

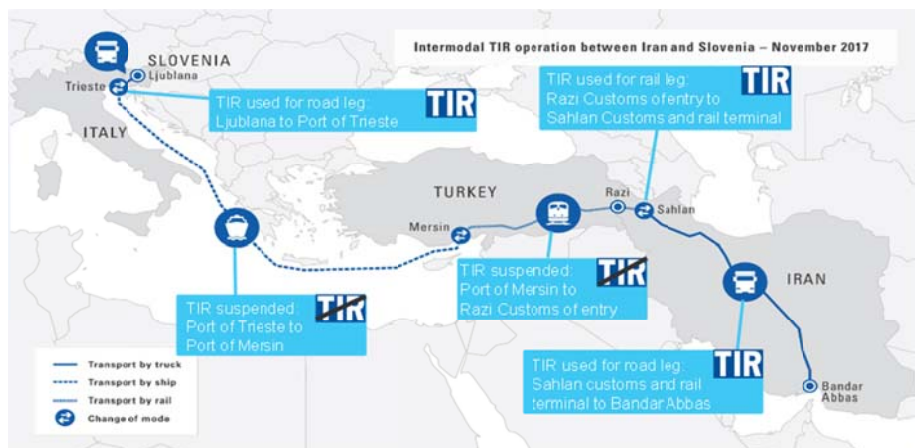
III. Практические примеры

A. Использование субподряда в интермодальных перевозках – для повышения эффективности транспортной операции

14. В странах, применяющих процедуру МДП, грузы очень часто перевозятся в контейнерах с использованием различных видов транспорта, что значительно сокращает время транспортировки, повышает эффект масштаба и экономическую эффективность транспортных операций, а также помогает решить проблему нехватки водителей в автомобильных перевозках, и в конечном итоге снижает уровень выбросов углерода. Такая практика становится все более популярной в тех странах, которые используют систему МДП в качестве инструмента содействия торговле на протяжении многих лет, и она становится более актуальной с учетом расширения МДП с присоединением Китая, Пакистана, Объединенных Арабских Эмиратов, Индии и других стран.

15. Ниже приводится краткое описание интермодальной транспортной операции из Словении в Исламскую Республику Иран с использованием субподряда в рамках процедуры МДП, как один из примеров контейнерных перевозок в по процедуре МДП.

16. Интермодальная перевозка контейнера по процедуре МДП включала в себя 3 вида транспорта: автомобильный, морской и железнодорожный, и состояла из автодорожного отрезка из Любляны в порт Триест, морского отрезка между портом Триест и портом Мерсин (Турция), железнодорожного отрезка между портом Мерсин и Сахлан (Исламская Республика Иран), и завершилась автодорожным отрезком в Исламской Республике Иран в порт назначения Бандар Аббас, как показано на карте ниже.



17. Перевозка была организована следующим образом:

a) Словенскому держателю книжки МДП была поручена транспортировка контейнера из Любляны (Словения) в порт Бандар Аббас (Исламская Республика Иран);

b) По согласованию с агентами в соответствующих странах вдоль маршрута словенский держатель книжки МДП определил маршрут, а также виды транспорта, которые будут использоваться в транспортной операции;

c) После определения точного маршрута и видов транспорта, которые будут использоваться, словенский держатель книжки МДП связался со своим иранским партнером, который также является уполномоченным оператором МДП и который согласился выполнить перевозку контейнера на автодорожном участке в Исламской Республике Иран (из железнодорожного вокзала Сахлан до таможенного пункта назначения Шахид Раджайе) и выступать в качестве субподрядчика держателя книжки МДП;

d) Книжка МДП была заполнена в обычном порядке, как для стандартной автомобильной перевозки: название словенского держателя книжки МДП было указано в графе № 3 обложки и идентификационный номер контейнера – в графе № 10. Идентификационный номер держателя книжки МДП иранского субподрядчика был вписан в графу № 11 на обложке книжки МДП (как показано в копии книжки МДП, представленной в приложении);

e) Предварительная информация о грузе была подана словенским держателем книжки МДП через приложение предварительной электронной декларации МДП (TIR-EPD) во все страны вдоль маршрута, в которых применялась процедура МДП и требовалось подать предварительную информацию о грузе. Использование TIR-EPD позволило иранским таможенным органам получить доступ к информации о регистрационном номере транспортного средства и водителя, который принимал контейнер на автодорожном участке в Исламской Республике Иран (из таможенного пункта Сахлан);

f) Ответственность за уплату таможенных пошлин и налогов, по которым существует риск неуплаты в рамках процедуры МДП, оставалась за словенским держателем книжки МДП. Поэтому в случае обнаружения нарушения компетентный таможенный орган уведомил бы национальное гарантийное объединение МДП в своей стране, а также держателя книжки МДП по его адресу, указанному в книжке МДП, в соответствии со статьей 11.1

Конвенции МД. Договорные отношения между держателем книжки МДП и выбранным им субподрядчиком являются внутренним вопросом делового сотрудничества и не нуждаются в передаче по гарантийной цепочке МДП.

В. Субподряд как единственный вариант использования системы МДП для новых договаривающихся сторон МДП (пример Индии)

18. Особое географическое положение некоторых новых договаривающихся сторон МДП, не имеющих сухопутных границ ни с какими странами, применяющими систему МДП, делает неизбежным использование интермодальных перевозок по процедуре МДП для упрощения торговли с другими странами МДП (для этого подразумевает морской участок перевозки). Контейнерное перемещение грузов является наиболее эффективным вариантом в этом контексте и целесообразным в плане экономии от масштаба (помимо RO-RO, которые также возможны), поэтому использование субподряда является важным компонентом в интермодальных перевозках контейнеров по процедуре МДП.

19. Индия, находящаяся на завершающей стадии внедрения системы МДП, является одним из самых ярких примеров в этом контексте. Конвенция МДП рассматривается в стране в качестве ключевого инструмента содействия торговле в рамках Международного транспортного коридора Север-Юг как национальными органами, так и представителями частного сектора.

20. В то время, как все необходимые формальности, связанные с применением МДП в Индии, находятся в завершающей стадии, представители частного сектора Индии и их торговые партнеры (находящиеся в странах, уже применяющих МДП) проявляют живой интерес к интермодальным перевозкам контейнеров по процедуре МДП.

21. Ниже приведена одна из обсуждаемых в настоящее время экономических моделей контейнерных перевозок между Индией и Афганистаном, которая содержит автодорожный участок от Дели до Мумбаи, затем морской отрезок от порта Мумбаи до порта Бандар Аббас, а затем автодорожный участок от порта Бандар Аббас до внутренней таможни места назначения в Афганистане.

22. Предполагаемый сценарий выглядит следующим образом:

а) Индийскому держателю книжки МДП будет поручена перевозка контейнера из Дели (Индия) во внутреннюю таможню назначения в Афганистане;

б) В консультации с агентами в соответствующих странах вдоль маршрута индийский держатель книжки МДП определит маршрут, а также виды транспорта, которые будут использоваться в данной перевозке;

с) После определения точного маршрута и используемых видов транспорта индийский держатель книжки МДП свяжется со своим партнером в Афганистане, являющимся также уполномоченным оператором МДП в Афганистане, который согласился также осуществить перевозку контейнера на автодорожном участке из порта Бандар Аббас до пункта назначения в Афганистане и выступать в качестве субподрядчика держателя книжки МДП;

д) Книжка МДП была заполнена в обычном порядке, как для стандартной автомобильной перевозки: название индийского держателя книжки

МДП будет указано в графе № 3 обложки, и идентификационный номер контейнера – в графе № 10. Идентификационный номер держателя книжки МДП афганского субподрядчика будет вписан в графу № 11 на обложке книжки МДП;

е) Предварительная информация о грузе будет подана индийским держателем книжки МДП через приложение TIR-EPD во все страны вдоль маршрута, в которых будет применяться процедура МДП и требуется подать предварительную информацию о грузе. Использование TIR-EPD позволит иранским таможенным органам получить доступ к информации о регистрационном номере транспортного средства и водителя афганского субподрядчика, который примет контейнер в порту Бандар Аббас;

г) Ответственность за уплату таможенных пошлин и налогов, по которым существует риск неуплаты в рамках процедуры МДП, будет оставаться за индийским держателем книжки МДП.

С. Субподряд для технически сложных транспортных операций по процедуре МДП (пример перевозки живого скота из Германии)


23. Субподряд также представляется эффективным решением в случае технически сложных транспортных операций (например, перевозки живого скота), которые требуют использования специализированных транспортных средств и специально обученных водителей. Держатели книжек МДП, как правило, не располагают ни специализированными транспортными средствами, ни специально обученными водителями, поскольку специально оборудованный транспорт является очень дорогостоящим, и такие транспортные операции обычно являются сезонными.

24. В Германии схема субподряда в основном используется автоперевозчиками живого скота, когда есть пики спроса. Учитывая тот факт, что специализированные транспортные средства не могут быть арендованы у коммерческих лизинговых компаний и что для таких перевозок требуются квалифицированные водители, умеющие обращаться с животными, субподряд имеет жизненно важное значение для перевозчиков по процедуре МДП. Как правило, транспортные средства субподрядчиков путешествуют вместе с собственным транспортным средством держателя книжки МДП, поэтому существует жесткий контроль за соблюдением субподрядчиком процедуры МДП. Ответственность за уплату таможенных пошлин и налогов, по которым существует риск неуплаты в рамках процедуры МДП, всегда остается с немецким держателем книжки МДП.

Приложение



International Road Transport Union



CARNET TIR *

6 volets

SX80672992

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 08-01-2018 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par GZ INTERTRANSPORT SI-1001 LJUBLJANA Tivoljska 50
Issued by
 Tel. (386)-01-2-313-931; Fax (386)-01-2-318-967;
 E-mail: gzi@intertransport.si


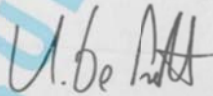
SVN/043/
87245973

3. Titulaire [Signature]
Holder

WORLD INTERNATIONAL TRANSPORT
 INTERNATIONAL CARAVAN ORGANIZATION SWITZERLAND
 (Number of identification, name, address, page / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association :
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale :
Signature of the secretary of the international organization:

à remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet

6. Pays de départ SLOVENIA
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination IRAN
Country/Countries of destination ⁽¹⁾


8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾
LJ 216 FF / LJ 215 JS

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
K-23/2017 dtd. 14.06.2019

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾
IFSCU7069538

11. Observations diverses IRN 1053/4656
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet :
Signature of the carnet holder:



WORLD INTERNATIONAL TRANSPORT
 INTERNATIONAL CARAVAN ORGANIZATION SWITZERLAND

⁽¹⁾ Effacer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
 * See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

IRU - CH-GENÈVE - REPRODUCTION INTERDITE - REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIMÉ EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

NE PAS DÉTACHER! A remplir et à conserver dans le carnet
 NOT TO BE DETACHED! This form is to be filled in and has to remain in the carnet
 NE ODDĚLOVATI! Tento list musí být vyplněn a ponechán v kameňu
 PREGHIERA DI NON STACCARE! Questo foglio è da compilare e da conservare nel libretto
 NICHT ABTRENNEN! Dieses Blatt muss ausgefüllt werden und im Carnet verbleiben

VOUCHER N° 1 / N° 2		1. TIR CARNET SX80672992	
2. Customs office(s) of departure LJ-BLJANA		3. Name of the International organization RJ International Road Transport Union	
For official use		4. Holder of the carnet (identification number, name, address and country) SVN/043/ 87 245973	
7. Registration No(s), of road vehicles LJ R16 FF / LJ 215 JS		5. Country/Countries of departure SLOVENIA	
		6. Country/Countries of destination IRAN	
		8. Documents attached to the manifest CMR No. 41142	
GOODS MANIFEST			
9. a) Load compartment(s) or container(s) b) Marks and Nos. of packages or articles FSC7069538		10. Number and type of packages or articles; description of goods 228 CARTON BOXES INDUSTRIAL AIR CONDITIONING EQUIPMENT	
		11. Gross weight in kg 1 x 403 (S1)	
12. Total number of packages entered on the manifest Description: TIRCM		13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office BANDAR ABAS		14. Place and date Signature of holder or agent	
2. Customs office		17. Customs office of departure, Customs officer's signature and Customs office date stamp XXXXXXXX	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact		<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
20. Term-limit for transit		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
21. Registered by the Customs officer at		27. Reservations	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp XXXXXXXX		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp XXXXXXXX	
COUNTERFOIL N° 1 / N° 2			
1. Arrival certified by the Customs office at		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
<input type="checkbox"/> 2. Seals or identification marks found to be intact			

Form not to be taken under Customs control by the Customs authorities


FEUILLET NON DOUANIER
NOT FOR CUSTOMS USE
CONFORME A L'ORIGINAL
TRUE COPY

SOUCHE N° 1

SX80672992

PAGE 1

du CARNET TIR


1. Pris en charge par le bureau de douane de _____ Oddelek za carinjenje Ljubljana		
2. Sous le No _____	SI001913-	
3. Scelllements ou marques d'identification apposés _____	Ax403(11)	
4. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.) _____	IT - PORTO FRANCO	

SOUCHE N° 2

SX80672992

PAGE 3

du CARNET TIR


1. Arrivée constatée par le bureau de douane de _____ DODANA DITREŠTE - Porto Franco		
2. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts	Aj. Dis. n.	
3. Nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR a été certifiée (comme stipulé dans le manifeste) _____	27 OCT 2017	
4. Nouveaux scelllements apposés _____	CONFORME	
5. Réserves _____		

SOUCHE N° 1

SX80672992

PAGE 3

du CARNET TIR


1. Pris en charge par le bureau de douane de _____		
2. Sous le No _____		
3. Scelllements ou marques d'identification apposés _____		
4. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.) _____		

SOUCHE N° 2

SX80672992

PAGE 4

du CARNET TIR

1. Arrivée constatée par le bureau de douane de _____		
2. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		
3. Nombre de colis pour lesquels la fin de l'opération TIR a été certifiée (comme stipulé dans le manifeste) _____		
4. Nouveaux scelllements apposés _____		
5. Réserves _____		