



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

136-я сессия

Женева, 4–7 февраля 2014 года

Пункт 8 b) iii) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП**

**(Конвенция МДП 1975 года): Пересмотр Конвенции –
Предложение по поправке к Конвенции МДП:**

**Применение процедуры МДП в таможенном союзе,
имеющем единую таможенную территорию,
или в одной стране**

Предложение по поправке к Конвенции МДП: Применение процедуры МДП в одной стране

Записка секретариата МДП

I. Мандат

1. В ходе 135-й сессии Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), секретариат представил документ ECE/TRANS/WP.30/2013/9, в котором проанализированы соответствующие положения Конвенции МДП в контексте международного права с точки зрения применения процедуры МДП в таможенных союзах, имеющих единую таможенную территорию, или в одной стране. В этом документе содержатся также примеры того, как можно изменить статью 2 Конвенции МДП, с тем чтобы включить такое использование в ее сферу применения. После обсуждения WP.30 пришла к выводу, что для принятия решения о целесообразности внесения такой поправки требуется проведение дополнительного анализа, и, исходя из этого, поручила секретариату подготовить к нынешней сессии документ с более подробным анализом возможности применения процедуры МДП в одной стране (см. ECE/TRANS/WP.30/270, пункт 39).

GE.13-25875 (R) 170114 170114



* 2 0 1 3 2 5 8 7 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



II. Справочная информация

2. В ходе 132-й и 133-й сессий WP.30 Евразийская экономическая комиссия проинформировала WP.30 о том, что государства – члены Таможенного союза Беларуси, Казахстана и Российской Федерации работают над межправительственным соглашением о функционировании процедуры МДП в рамках Таможенного союза, которое, в частности, предусматривает использование лишь одной пары отрывных листов № 1/№ 2 книжки МДП. Таможенный союз является единой таможенной территорией, в пределах которой на внутренних границах не проводится таможенных проверок (ECE/TRANS/WP.30/264, пункт 34).

3. Евразийская экономическая комиссия просила WP.30 рассмотреть ряд вопросов, касающихся применения Конвенции МДП в Таможенном союзе, которые изложены в неофициальном документе № 17 (2012 год), а также представить по ним рекомендации. WP.30 указала, что ответ на эти вопросы зависит от толкования термина "граница", используемого в статье 2 Конвенции. Рабочая группа отметила, что нынешняя формулировка статьи 2, по-видимому, не предполагает четкого толкования этого термина в случае таможенных союзов.

4. Рабочая группа пришла к выводу, что для устранения этой неопределенности может потребоваться поправка или новая пояснительная записка к статье 2. Секретариат предложил пример такой поправки в документе ECE/TRANS/WP.30/2013/9. В случае принятия этого предложения соответствующая поправка позволила бы применять процедуру МДП в пределах одной страны при условии, что соответствующая страна сочтет это целесообразным и примет необходимое для этого национальное законодательство. Однако ряд делегаций полагали, что Конвенцию МДП, представляющую собой международное соглашение, не следует использовать для подобных транспортных операций. Делегации Узбекистана и Украины поддержали идею применения процедуры МДП в одной стране для перевозок под таможенным контролем и отметили присутствующий ей важный элемент облегчения перевозок. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) вновь заявил, что он готов поддержать такие внутренние операции либо в рамках Конвенции МДП, либо в рамках отдельного, но аналогичного режима.

III. Сфера применения Конвенции МДП

5. "Конвенция" официально определяется как официальное соглашение между государствами. Поэтому общий термин "конвенция" является синонимичным по отношению к общему термину "договор". "Договор" представляет собой явно выраженное соглашение по международному праву, заключенное между двумя субъектами международного права, а именно суверенными государствами и международными организациями. В соответствии с Венской конвенцией о праве международных договоров договор должен:

- i) быть юридически обязывающим документом, что означает, что Договаривающиеся стороны имели намерения определить юридические права и обязательства;
- ii) быть заключен между государствами или международными организациями, обладающими полномочиями по заключению соответствующего договора;
- iii) регулироваться международным правом; и

iv) заключен в письменной форме.

6. Из приведенного выше определения следует, что Конвенция МДП нацелена на регулирование отношений между государствами в той области и по тем вопросам, которые в ней определены, а именно применительно к таможенному транзиту. Это официально подтверждено в статье 2 и пояснительной записке 0.2-1, которая предусматривает, что "перевозка с применением книжки МДП может начинаться и заканчиваться на территории одной и той же страны при условии, что часть маршрута проходит по территории другой страны".

7. Таким образом, предусмотренная Конвенцией процедура не предназначалась для применения к внутренним перевозкам от одной внутренней таможни до другой таможни, расположенной в той же стране, без пересечения границы. Национальные процедуры таможенного транзита регулируются и применяются в соответствии с национальным законодательством, поэтому вряд ли было бы целесообразно регулировать вопрос, относящийся к национальной компетенции, на международном уровне.

IV. Применение в одной стране: некоторые соображения

8. Существуют таможенные конвенции, которые предусматривают применение соответствующих процедур на единой таможенной территории:

i) Конвенция об общем транзите служит основой для Новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС), предусматривающей применение соответствующей процедуры между Европейским союзом (ЕС), Европейской ассоциацией свободной торговли (ЕАСТ) и Турцией. Однако НКТС используется также для таможенного транзита в ЕС без пересечения какой-либо таможенной границы (транзит в пределах Сообщества).

ii) Таможенные талонные книжки (ТТК) (Carnet de Passage en Douane), а также книжки для временного ввоза (книжки АТА) могут использоваться в пределах одной Договаривающейся стороны.

9. В рамках ряда международных транспортных конвенций ЕЭК ООН были выработаны высокие стандарты в области безопасности, которые применяются также и для национальных транспортных операций. К ним, среди прочего, относятся Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), регулирующее перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, и Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), регулирующее перевозку опасных грузов. Однако эти Конвенции сами по себе не создают ни обязательств, ни прав в отношении применения этих стандартов на национальном уровне. Договаривающиеся стороны просто решили включить требование о соблюдении таких же стандартов в свое национальное законодательство и контролировать их соблюдение при проведении внутренних операций с помощью национального законодательства. В то же время эти же стандарты применяются к международным перевозкам в соответствии с международными соглашениями. Иными словами, на практике может быть создана идентичная национальная процедура МДП в тех странах, которые захотят ее применять, однако ее необязательно включать в Конвенцию МДП, равно как не требуется и принимать для этого какую-либо поправку. Речь идет о внутреннем выборе самих стран и о решении правительства создать параллельную систему, закрепленную в национальном законодательстве, и сотрудничать с соответствующей организацией, которая может предоставлять национальные

книжки МДП и обеспечивать гарантийное покрытие в рамках приемлемой схемы.

10. С другой стороны, это означало бы, что вопросы, связанные с возможной национальной процедурой МДП, не будут относиться к ведению Административного комитета и Исполнительного совета МДП (ИСМДП) или даже WP.30. Это обусловлено тем, что эти органы занимаются вопросами международного сотрудничества, отношений между Договаривающимися сторонами и функционирования системы МДП на международном уровне.

V. Практические соображения

A. Параллельная независимая национальная система МДП

11. С практической точки зрения возникает ряд вопросов, которые должны быть решены, таких как, например, организация гарантийного покрытия для национальной системы МДП. В частности:

i) Предусматривается ли, что международная гарантийная цепь и глобальный страховщик будут покрывать национальные обязательства в случае создания независимой параллельной национальной системы МДП? Или предусматривается отдельное гарантийное покрытие?

ii) Сейчас Конвенция МДП четко предусматривает, что международная организация (в данном случае МСАТ) должна быть уполномочена Административным комитетом Конвенции МДП 1975 года (АС.2), для того чтобы печатать и распространять книжки МДП среди утвержденных гарантийных объединений, выдающих эти книжки. Не логичнее ли предположить, что в случае независимой национальной системы МДП такое разрешение должно выдаваться правительством отдельно? Иными словами, тот факт, что международная организация уполномочена АС.2, необязательно означает, что эта организация автоматически получит те же полномочия внутри страны. Речь идет об идентичной модели, которая следует той же логике и предусматривает использование книжек МДП, однако эта система будет функционировать абсолютно отдельно от Конвенции и регулироваться национальным законодательством.

iii) Будет ли то же самое национальное объединение рассматривать внутренние претензии?

B. Внутреннее применение процедуры МДП после внесения поправки в Конвенцию

12. В случае внесения в Конвенцию МДП поправки, предусматривающей применение процедуры МДП внутри страны, будет достаточно получения соответствующего разрешения только от АС.2. Однако возникает ряд вопросов:

i) В целом необходимо отметить, что многие положения Конвенции МДП, по-видимому, потеряют свое значение или по крайней мере "актуальность", если станет возможным применять процедуру МДП к национальным транзитным перевозкам. Эти положения включают различные определения (неисчерпывающий перечень), содержащиеся в статье 1, статьях 2 и 3 b), статье 4, пункте 2 статьи 6, пункте 2-бис статьи 6, пункте 4 статьи 8, статье 21, статье 22, статье 34, статье 35, статье 42. Таким

образом, можно задаться вопросом о том, возможно ли будет по-прежнему говорить о Конвенции МДП, когда к национальной транзитной процедуре будет применяться лишь ограниченная часть ее положений.

ii) Пункт 1 статьи 13 приложения 8 к Конвенции предусматривает, что деятельность ИСМДП и секретариата МДП финансируется посредством суммы с каждой книжки МДП, выдаваемой международной организацией. Если внутренние перевозки, осуществляемые в соответствии с процедурой МДП, будут подпадать под действие Конвенции МДП, то эти книжки МДП будут учитываться при таких расчетах.

iii) В то же время, поскольку национальная система МДП будет относиться к внутренней компетенции, секретариат МДП, ИСМДП и другие межправительственные органы, занимающиеся вопросами, которые связаны с Конвенцией МДП, не будут иметь права вмешиваться или выносить рекомендации, равно как и принимать любые решения по вопросам, которые относятся исключительно к суверенной компетенции страны.

iv) Будет ли международная гарантийная цепь покрывать национальные обязательства? Если да, то под угрозу будет поставлен главенствующий принцип работы международной гарантийной цепи – принцип солидарной ответственности, поэтому остаются сомнения относительно того, примут ли такие изменения объединения из других стран.

VI. Рассмотрение вопроса Рабочей группой

13. Рабочей группе предлагается учесть вышеизложенные соображения и обменяться мнениями о том, достаточно ли имеется информации и существуют ли конкретные выгоды, для того чтобы принять решение в пользу такой поправки.