

Справочник по Конвенции МДП 1975 года

Введение

Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы при пересечении грузами территории одного или более государств применяют в каждом из них национальные системы контроля и процедуры. Они различаются в зависимости от государства, однако зачастую предполагают осмотр груза на каждой национальной границе и применение национальных гарантийных требований (гарантия, таможенные закладные, депозиты) в целях покрыть возможную сумму пошлин и сборов в период транзита грузов по каждой из территорий. Подобные меры, применяемые в каждой последующей стране транзита, ведут к значительным расходам, задержкам и простоям при перевозке. В этой связи и была разработана система МДП, имеющая целью сократить трудности, с которыми сталкивается перевозчик, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, обеспечив при этом должным образом каждому государству, по территории которого осуществляется перевозка грузов, получение доходов.

Источником системы МДП является соглашение, заключенное в 1949 году небольшим числом стран Европы под эгидой Европейской экономической комиссии. Положительные результаты применения этой ограниченной системы привели к заключению Конвенции МДП 1959 года. Данная Конвенция была пересмотрена в 1975 году с учетом практического опыта функционирования этой системы, а также технических достижений и меняющихся требований. В результате этого 20 марта 1978 года вступила в силу Конвенция МДП 1975 года. После вступления в силу она заменила собой в отношениях между Договаривающимися сторонами Конвенцию МДП 1959 года, действие которой было прекращено. Тем не менее бывшая Конвенция все еще остается в силе, поскольку одна из 38 Договаривающихся Сторон до сих пор не присоединилась к новой Конвенции. В настоящее время Конвенция МДП 1975 года насчитывает 43 Договаривающихся Сторон, включая Европейское экономическое сообщество.

Для того, чтобы обеспечить минимальные простои грузов в период перевозки и вместе с тем предоставить максимальные гарантии для таможенных органов во всех странах транзита, в системе МДП содержатся четыре следующих основных требования:

- грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах;
- пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, должны на весь период перевозки обеспечиваться международной гарантией;
- с грузом должна следовать признанная в международном масштабе книжка, принятая к использованию в стране отправления и действующая в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения;
- меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения.

В соответствии с Конвенцией МДП перевозка грузов должна осуществляться в контейнерах или в грузовых отделениях транспортных средств, конструкция которых препятствует доступу к содержимому при наличии таможенных печатей и пломб, и любая попытка добраться к этому содержимому будет сразу видна. В Конвенции установлены стандарты на конструкцию и процедуры допущения к перевозке транспортных средств и контейнеров, вследствие чего перевозка грузов может осуществляться с применением МДП только в транспортных средствах или контейнерах, допущенных в соответствии с упомянутыми выше требованиями или с требованиями таможенной Конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года. К перевозкам тяжеловесных и громоздких грузов, которые не могут осуществляться обычными транспортными средствами, применяются специальные положения.

От Договаривающихся Сторон требуется признать на своих территориях гарантийные объединения, которые должны принадлежать к международной системе гарантий и принимать на себя обязательства нести любую ответственность по данной системе гарантий относительно таможенных пошлин, подлежащих уплате другими объединениями этой системы в отношении требований, возникающих на ее территории. Такие системы гарантий выдают книжки МДП для использования входящими в них гарантийными объединениями, и предъявление такой книжки МДП в связи с транзитной операцией подтверждает наличие гарантии.

Следовательно, такая система может рассматриваться как последовательность национальных транзитных операций, основанная тем не менее скорее на международных, а не национальных мерах, т.е. перевозка по международной гарантии с использованием международного транзитного документа, удостоверенного таможенными органами страны отправления, и в условиях сохранности груза, контролируемого таможенными органами при помощи печатей и пломб, наложенных в стране отправления. Единственная международная система гарантий, действующая в рамках системы МДП, функционирует под управлением Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Женеве, Швейцария.

Первоначально система МДП была предназначена только для международных автомобильных перевозок грузов. Однако ограничение сферы действий данной системы только автомобильным транспортом постепенно смягчалось с учетом потребностей внешней торговли. Сейчас Конвенция МДП 1975 года требует, чтобы по меньшей мере часть перевозки осуществлялась автомобильным транспортом. Вследствие этого в настоящее время Конвенция допускает осуществление перевозок не только автомобилями, но, например, и прицепами в смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении, а также перевозки контейнеров различными видами транспорта. Таким образом, в настоящее время при осуществлении широкого круга транспортных операций можно воспользоваться преимуществами проверенной системы международного транзита, представляющей ценность, как для торговых фирм, так и для таможенных органов.

Данная система, несомненно, имеет преимущества для таможенных органов, поскольку она дает возможность, сократить число обычных требований, установленных национальными транзитными процедурами (гарантии, документация, меры контроля), или сделать их менее жесткими. В том же время она позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего, с точки зрения оборудования, физического досмотра в странах транзита, который теперь сводится лишь к проверке печатей, пломб и внешнего состояния транспортного средства или контейнера с грузом, перевозимым транзитом в стране назначения, и предоставления действующих национальных гарантий, а также введения национальной системы проверки документации. Кроме того, есть еще и те преимущества, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу - книжке МДП, - что снижает риск представления неправильной информации таможенным органам.

Преимущества для торговых и транспортных фирм не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальными задержками со стороны таможенных органов. Путем сокращения транзитных препятствий на пути движения внешнеторговых грузов система МДП способствует развитию международной торговли. Она позволяет значительно сократить транспортные издержки за счет сокращения задержек в пути. Кроме того, пересмотренные положения Конвенции МДП 1975 года позволяют более широко использовать ее преимущества для перевозок грузов в контейнерах. И наконец, устраняя препятствия на пути международных автомобильных перевозок, обусловленные проведением таможенного контроля, она предоставляет экспортерам большую свободу в плане выбора вида транспорта, наиболее подходящего для удовлетворения их потребностей.

Судить об успехе МДП можно из того, что она вышла далеко за пределы центра Европы. Теперь система МДП охватывает практически все европейские страны. Сфера ее применения расширилась и включает в настоящее время страны, простирающиеся от региона Ближнего Востока до Афганистана. Она применяется Соединенными Штатами Америки и Канадой и распространилась в Африке на страны Магриба. Другим показателем ее успеха служит то, что в 1952 году было выдано 3243 книжки МДП, а в 1985 году - более 860000.

Для того, чтобы сделать систему МДП по возможности более доступной для всех стран, желающих ее использовать, Конвенция МДП 1975 года открыта для присоединения всех стран - членом Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений, а также сходных с ними международных органов. Она также открыта для любого другого государства по приглашению Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Решение административных вопросов, связанных с данной Конвенцией, возложено на Административный комитет, членами которого имеют право быть все Договаривающиеся Стороны. Комитет собирается ежегодно в целях рассмотрения вопросов, связанных с применением Конвенции, и, в случае необходимости, вносит в нее изменения в соответствии с современными требованиями.

Система гарантии Конвенции МДП

1. Международная гарантия

Система гарантии МДП имеет простой принцип функционирования. Каждое объединение, представляющее перевозчиков в данной стране и признанное ее таможенным органом, а также держатель книжки МДП в порядке солидарной ответственности гарантируют уплату в этой стране любых пошлин и сборов, которые могут подлежать уплате в случае какого-либо нарушения, возникшего в ходе транспортной операции, осуществляемой на территории этой страны национальными или иностранными перевозчиками с применением книжки МДП, выданной данным национальным гарантийным объединением или объединением другой страны. Следовательно, каждая страна получает выгоду по гарантии, предоставленной на данной территории, от всех транспортных операций с применением книжки МДП на ее территории.

Национальные гарантийные объединения составляют систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляются Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в Женеве (Швейцария).

В случае какого-либо нарушения таможенные органы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению, должны по мере возможности требовать уплаты у лица, несущего прямую ответственность. Если возникнет необходимость в применении гарантии (например, вследствие банкротства лица, несущего прямую ответственность), таможенные органы предъявляют иск в любом случае гарантийному объединению страны в которой произошло нарушение, с тем, чтобы урегулировать этот вопрос в рамках данной страны.

Тем не менее данное гарантийное объединение может через посредство МСАТ потребовать возмещения расходов из международного страхового фонда.

Поскольку существует необходимость ограничения суммы гарантии, такие денежные пределы определяются для каждой страны в отдельности. Однако максимальная страховая сумма установлена МСАТ в размере 50000 долл. США на одну книжку МДП.

В Конвенции МДП установлен также срок предъявления иска таможенными органами гарантийному объединению. В этой связи в ней предусмотрено, что если таможенные органы оформили книжку МДП без оговорок, то они могут предъявить иск гарантийному объединению только в том случае, если будет доказано, что свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы соответствующей страны должны в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления, письменно уведомить об этом гарантийное объединение. Требование об уплате необходимых пошлинных сборов может быть предъявлено не ранее, чем через три месяца со дня такого уведомления. За этот промежуток времени можно провести детальное расследование и представить соответствующие объяснения таможенным органам, которые могут во многих случаях сделать оплату ненужной.

В Конвенции МДП предусмотрены также ограничения относительно материального охвата, т.е. гарантийное объединение несет ответственность только за грузы, которые находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства (или на грузовой платформе в случае перевозки тяжеловесных или громоздких грузов). Из этого следует, что таможенные органы не могут предъявить иск гарантийному объединению в отношении грузов, спрятанных в других частях транспортного средства или перевозимых самим водителем.

2. Взаимоотношения в рамках международной системы гарантий

Взаимоотношения между международной страховой ассоциацией (далее называемой "страховщиками"), МСАТ, национальными гарантийными объединениями и перевозчиками, использующими книжки МДП, строятся на основе гарантийно-страхового соглашения между страховщиками и МСАТ, регламентирующего использование книжек МДП, соглашения об обязательствах между гарантийным объединением и МСАТ и декларации об обязательствах между перевозчиком и его гарантийным объединением.

3. Гарантийно-страховое соглашение

Данное соглашение имеет целью застраховать МСАТ и национальные гарантийные объединения от риска, который может возникнуть в результате противозаконного использования перевозчиками книжек МДП. В соответствии с договором о страховании страховщики обязаны уплатить таможенным органам в предписанные сроки суммы, подлежащие уплате, или возместить данные суммы страхователю, если они были уже непосредственно им уплачены таможенным органам (МСАТ или гарантийное объединение).

По просьбе таможенных органов страховщики гарантируют им уплату либо самостоятельно, либо через посредство местной страховой компании или банка в порядке солидарной ответственности с национальным гарантийным объединением.

Объем страховой гарантии на одну книжку МДП ограничен суммой, определяемой в каждой стране таможенными органами и принятой национальным гарантийным объединением. Тем не менее максимальная страховая сумма не должна превышать 50000 долл. США на одну книжку.

Взаимоотношения, обусловленные гарантийно-страховым соглашением, регулируются соответствующим национальным законодательством.

4. Соглашение об обязательствах гарантийного объединения по отношению к МСАТ

В соответствии с гарантийно-страховым соглашением национальные гарантийные объединения через посредство МСАТ берут на себя различные обязательства относительно точности соблюдения правил функционирования международной гарантийной системы. Эти обязательства установлены в соглашении об обязательствах гарантийного объединения перед МСАТ. Таким образом, каждое объединение обязано:

- информировать страховщиков через посредство МСАТ о любых уведомлениях, полученных от таможенных органов, относительно отказа в оформлении или о случаях получения свидетельства о произведенном таможенном оформлении книжки МДП противозаконным или обманным образом;
- собирать и направлять страховщикам через посредство МСАТ документы относительно любого таможенного спора (идентификация перевозчика, соответствующая информация о характере нарушения, исковая сумма и информация, содержащаяся в соглашении);

- испрашивать разрешение от МСАТ на уплату исковой суммы таможенным органам;
- предпринимать любые необходимые меры в целях снятия ответственности, если требование таможенных органов не обосновано или противозаконно;
- выдавать книжки МДП только перевозчикам, подписавшим декларацию об обязательствах по отношению к данному объединению, и передавать такие декларации через посредство МСАТ страховщикам по их требованию;
- временно прекращать выдачу новых книжек перевозчикам, которые были признаны виновными в каком-либо нарушении, или перевозчикам, которые уже не обеспечивают те гарантии, которые от них требовались в момент вступления;
- передавать страховщикам все права регресса против лиц, несущих ответственность за деяния, которые привели к предъявлению таможенным органам соответствующих требований, а также на таможенную закладную, представленную перевозчиком;
- нести солидарную ответственность а размерах, определяемых страховщиками, по уплате сумм, причитающихся таможенным органам, в случае невыполнения указанных выше обязательств.

Взаимоотношения между МСАТ и национальными гарантийными объединениями, обусловленные соглашением об обязательствах, регулируются законодательством Швейцарии.

5. Декларация об обязательствах перевозчика по отношению к гарантийному объединению

Декларация об обязательствах перевозчика по отношению к гарантийному объединению подписывается каждым пользователем книжки МДП и налагает на него следующие обязательства:

- предоставлять по требованию его объединения гарантию или депозит в сумме, подлежащей определению данным объединением;
- выполнять все положения Конвенции МДП, регулирующие использование книжек МДП, и инструкции гарантийного объединения;
- регистрировать получение и возвращенные объединению книжки МДП после их использования с соответствующими печатями таможенных органов. Неиспользованные книжки МДП должны возвращаться немедленно после истечения срока действия;
- не допускать использования незаполненных книжек МДП, выданных на его имя (например, для перепродажи);
- в отношении использования книжек МДП принимать на себя ответственность за свои действия и упущения, а также за действия и упущения своих агентов и любых других лиц, услугами которых он пользуется;
- соблюдать все таможенные формальности, требуемые на таможнях страны отправления, транзита и назначения;
- немедленно требовать от соответствующих служащих таможни наложения печатей и подписей, необходимых для надлежащего выполнения транспортной операции с применением книжки МДП, или требовать соответствующий сертификат, если окажется невозможным получить печать или подпись этих органов, или немедленного возвращения таможенным органом страны назначения книжки МДП;
- проверять, соответствуют ли данные, записанным в манифесте книжки МДП, характеру груза, фактически погруженного на транспортное средство; и в противном случае требовать от таможенных органов внесения соответствующего сертификата с указанием имеющихся различий;
- принимать совместно с таможенными органами, либо другим лицом или органом все возможные меры по правильному осуществлению транспортной операции с применением системы МДП;
- решать непосредственно с таможенными органами любой спор, возникающий вследствие использования книжек МДП, в частности, уплачивать любую требуемую ими сумму;
- безусловно возмещать любую сумму, уплата которой может потребоваться от МСАТ или страховщиков в соответствии с Конвенцией МДП относительно выданных ему книжек МДП.

Взаимоотношения между перевозчиком и его гарантийным объединением, обусловленные декларацией об обязательствах регулируются национальным законодательством.

6. Взаимоотношения между национальными гарантийным объединением и таможенными органами

Единой формы документов, регулирующих взаимоотношения между национальным гарантийным объединением и таможенными органами, не существует. В некоторых случаях имеет место обмен письмами между таможенными органами и гарантийным объединением, однако, более часто составляется особый документ под названием "Соглашение", который подписывается таможенными органами и гарантийным объединением. Независимо от принятой формы и названия, он представляет собой "договор о предоставлении гарантий, заключенный гарантийным объединением на основе национального законодательства (пояснительная записка 0.11.2 к статье 11 Конвенции МДП), который, следовательно, регулируется национальным гражданским (торговым) законодательством, применимым по договору о предоставлении гарантий. Содержание договора о предоставлении гарантий не имеет единой формы, однако, оно должно включать:

- указание о том, что гарантийное объединение является филиалом МСАТ и уполномочено им выдавать книжки МДП с указанием его названия;
- обязательство объединения выполнять все обязательства, возложенные на гарантийное объединение Конвенции МДП, в частности уплачивать суммы, требуемые таможенными органами в соответствии с конвенциями и таможенным законодательством и определенные как подлежащие уплате со стороны национальных или иностранных перевозчиков за импортируемые, экспортируемые или транзитные грузы, перевозка которых осуществлялась с применением книжки МДП, выданной национальным гарантийным объединением или иностранным объединением, являющимся филиалом МСАТ;
- заявление о максимальной сумме на одну книжку МДП, которая может быть истребована от гарантийного объединения в случае незаконного или обманного использования книжки МДП;
- указание о том, что гарантия объединения, вытекающая из договора и касающаяся уплаты сумм, истребованных таможенными органами, должна быть перестрахована соответствующей страховой компанией (или национальной или международной ассоциацией страховщиков, заключившей договор о страховании с МСАТ);
- процедуру урегулирования споров, возникающих вследствие незаконного или обманного использования книжек МДП;
- процедуру урегулирования споров, возникающих вследствие расторжения договора о предоставлении гарантии.

Если договором о предоставлении гарантии предусмотрено, что гарантия национального гарантийного объединения относительно уплаты сумм, истребованных таможенными органами, должна быть перестрахована страховой компанией (или национальной или международной ассоциацией страховщиков), то объединение должно предоставить таможенным органам гарантию, представленную страховщиком.

В подписанном страховщиком гарантийном свидетельстве должно содержаться обязательство уплатить в порядке солидарной ответственности подлежащие оплате суммы, истребованные у гарантийного объединения, таможенными органами в соответствии с Конвенцией МДП и национальным таможенным законодательством, в размере установленном на одну книжку МДП в договоре о предоставлении гарантий.

Выдаче такого свидетельства обычно предшествует заключение договора между страховщиком и национальным гарантийным объединением, определяющего условия ответственности страховщика. Кроме того, в случае национального страховщика международная ассоциация страховщиков подтверждает, что все суммы, уплаченные в соответствии с гарантийным свидетельством, будут возмещены ассоциацией страхователю.

Использование книжки МДП

Книжки МДП выдаются Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) национальным гарантийным объединениям в соответствии с условиями, определенными в договорных обязательствах, подписанных ими и МСАТ. Каждое национальное гарантийное объединение выдает книжки МДП перевозчикам в своей стране в соответствии с условиями, определенными в декларации об обязательствах, подписанной перевозчиком и объединением.

Книжка МДП состоит из двух страниц обложки, отрывного листка и корешка № 1 / № 2 (называемого желтым манифестом), отрывных листков и корешков (№ 1 и № 2), протокола и, если необходимо, специального листка для смешанных перевозок (который, однако, не касается таможенных органов).

Первая страница обложки печатается на английском и французском языках, на второй странице печатаются правила пользования книжкой МДП на французском языке и на третьей странице - на английском языке.

Книжки, используемые для операции МДП в рамках региональной системы гарантий, могут издаваться на любом другом официальном языке Организации Объединенных Наций, за исключением первой страницы обложки, рубрики которой печатаются также на английском или французском языке. В этом случае "Правила пользования книжкой МДП" печатаются на странице 2 обложки на используемом официальном языке Организации Объединенных Наций, а на третьей обложке страницы - также на английском или французском языке.

Желтый манифест печатается на языке страны отправления, отрывные листки № 1 и № 2, корешки и протокол - на французском языке.

Желтый манифест имеет целью облегчить заполнение книжки МДП и проведение необходимых проверок в случае какого-либо спора по таможенным вопросам. Он ни в коем случае не должен отделяться от книжки МДП. Протокол заполняется в случае повреждения в пути таможенных печатей и пломб или в случае гибели или повреждения грузов при неповрежденных печатях и пломбах, а также в случае необходимости переотправки или срочной разгрузки грузов. Специальный листок для смешанных перевозок служит для более точной идентификации перевозчиков в том случае, если используется более одного вида транспорта.

Первая страница обложки, а также отрывные листки и корешок, расположенные по два (№ 1 и № 2), являются наиболее важной частью книжки МДП в том, что касается контроля, проводимого таможенными органами, и действия системы гарантии. Комплект из двух отрывных листков и двух корешков (№ 1 и № 2) выдается в каждой стране, в которой осуществляется любая операция МДП. Применяемая в настоящее время книжка МДП содержит 14 или 20 отрывных листков и корешков (№ 1 и № 2), вследствие чего она может использоваться самое большее в 7 или 10 странах.

Предъявление действительной книжки МДП, содержащей названия, печати и подписи МСАТ и выдавшего ее объединения и должным образом заполненной перевозчиком, уже само по себе является доказательством существования и действительности гарантий. Книжка МДП действительна до завершения операции МДП в таможене страны отправления в сроки, установленные выдавшим ее объединением. На каждую перевозку одним транспортным средством или контейнером выдается одна книжка МДП. Вместе с тем одна книжка МДП может также выдаваться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно транспортное средство или на состав транспортных средств.

Если листок, отрываемый таможенным органом в пункте выезда из страны, содержит оговорки или, если он не поступает в таможенный орган пункта отправления, то последний направляет запрос в гарантийное объединение своей страны, информируя его о том, что книжка МДП была оформлена с оговорками или вообще не была оформлена. Если представленные объяснения не удовлетворяют компетентные таможенные органы, то они применяют положения Конвенции МДП и национального законодательства для определения сумм, причитающихся к выплате таможене. Если таможенные сборы и пошлины не могут быть взысканы с лица, несущего непосредственную ответственность, компетентные таможенные органы уведомляют гарантийное объединение о том, что оно должно уплатить указанную сумму.

В каждой стране транзита система аналогична той, которая применяется в стране пункта отправления. Таможенный орган в пункте въезда в страну проверяет наложенные пломбы и отрывает в книжке МДП следующий отрывной лист № 1. Таможенный орган пункта выезда из страны поступает аналогичным образом. Оба листа сопоставляются для окончательного контроля и на этом вся операция завершается. В стране назначения таможенный орган, если пункт въезда в страну является также пунктом назначения, оформляя книжку МДП, оставляет себе отрывные листы № 1 и № 2 и становится ответственным за груз, который должен быть подвергнут другой таможенной процедуре (импортная очистка, передача на склад и т.д.). Если грузы перевозятся в соответствии с системой МДП до другого таможенного органа в этой же стране, то таможенный орган в пункте получения груза поступает так же, как и таможенный орган в пункте въезда в страну, и последним таможенным органом становится тот, который находится в пункте назначения.

Обычно система применяется так, как это указано выше, но каждый таможенный орган сохраняет за собой право провести контроль. Если таможенный орган имеет подозрения в нарушении правил, находит пломбы нарушенными или опасается, что книжка МДП была подделана, то он осуществляет контроль перевозимых грузов.

С целью обеспечения более эффективного контроля таможеня может потребовать осуществления транспортировки по маршруту, на котором транспортные средства легко обнаружить по обязательно прикрепляемой к ним табличке МДП. Кроме того, перевозка должна быть осуществлена в разумные сроки. Перевозчик, не имеющий возможности по каким-либо причинам соблюсти требования относительно сроков перевозки или установленных маршрутов (наводнение, снегопад, поломка и т.д.), должен быть в состоянии

оправдать себя. В более серьезных случаях (нарушение пломб, необходимость перегрузки грузов на другое транспортное средство, полное или частичное уничтожение груза) перевозчик должен получить официальное заявление от любого ближайшего местного органа власти, заверяющего протокол, содержащийся в книжке МДП. На основании такого протокола таможенные органы могут начать любое расследование, необходимое для выяснения обстоятельств дела.

Таможенный орган пункта отправления, обычно являющийся органом, осуществляющим формальности, связанные с экспортом, проверяет груз на основе информации, указанной в книжке МДП грузоотправителем. Таможенный орган налагает на транспортное средство пломбы, делает соответствующую запись в книжке МДП, оставляет себе отрывной листок № 1 и заверяет соответствующий корешок № 1. Книжка МДП возвращается перевозчику. При пересечении границы в пункте выезда из страны таможенный орган проверяет пломбы, отрывает из книжки МДП отрывной листок № 2 и заверяет соответствующий корешок № 2. Транспортное средство может покинуть страну, а оба заверенных таможей корешка дают основание предполагать, что в данной стране операция МДП была должным образом осуществлена.

Проверки осуществляются в соответствии со следующей процедурой: таможенный орган пункта выезда из страны направляет отрывной листок № 2 таможенному органу пункта отправления. Последний сопоставляет полученный листок с изначально оставленным отрывным листком № 1. Если нет каких-либо возражений или оговорок со стороны таможенного органа пункта выезда из страны, то операция МДП в данной стране на этом завершается, а книжка МДП считается оформленной без оговорок.

Комментарии к тексту Конвенции

Статья 2

В некоторых случаях книжки МДП используются для перевозок, полностью осуществляемых в рамках одной страны (например, от внутренней таможни страны до пограничной таможни на выезде без предъявления книжки на выезде в следующую страну), с тем чтобы добиться проставления таможенных печатей в целях обмана.

МСАТ берет на себя обязательство информировать национальные таможенные органы о подобных случаях

Статья 3

В некоторых случаях специализированные транспортные средства, такие как автоцистерны, краны, машины для подметания улиц, цементовозы и т.д., экспортируемые в третьи страны, отправляются к месту назначения своим ходом.

Транспортные средства такого рода рассматриваются как транзитные грузы и в отношении их может законным образом применяться книжка МДП.

Пункт 7, статья 8

Таможенные органы должны в кратчайшие сроки уведомлять национальные гарантийные объединения о случаях, предусмотренных в пункте 1 статьи 11, т.е. о случаях не оформления книжки МДП или ее оформления с оговорками.

Пункт 1, статья 10

В этом случае, когда таможенное оформление книжки МДП ??????? утверждает, что оформление было осуществлено противозаконно или обманным путем, должен указать в своем требовании о причинах, на основании которых он утверждает, что это оформление было осуществлено противозаконно или обманным путем.

Пункт 2, статья 10

Таможенные органы не могут оформлять книжки МДП с регулярными неконкретными и необоснованными оговорками с единственной целью избежать выполнения пункта 2 статьи 10 и пункта 1 статьи 11.

Статья 11

Обращаясь к гарантийным объединениям, компетентные органы должны, по возможности, ограничиваться требованиями оплаты пошлин и сборов, которые ранее не были уплачены, для той части груза, в отношении которой были нарушены установленные правила.

Что касается сроков уведомления гарантийного объединения о неоформлении книжек МДП, то в данном случае решающее значение имеет не дата отправления уведомления, а дата его получения. Тем не менее, вопрос о порядке уведомления решается по усмотрению заинтересованного таможенного органа (например, заказное почтовое отправление является доказательством получения). Если сроки уведомления истекли, то гарантийное объединение освобождается от ответственности.

Статья 12

Для того, чтобы соответствовать образу, приведенному в приложении № 4, свидетельство о допущении должно иметь формат А4, сложенный вдвое.

Статья 15

Поскольку для транспортного средства не требуется никакого специального документа или гарантии, в целях контроля используются отрывные листы, оставляемые при въезде и выезде из транзитных стран. Разрушение транспортного средства не представляет каких-либо проблем в силу статьи 41 Конвенции.

Если же транспортное средство попросту исчезает, то в этом случае следует прибегнуть к процедурам национального законодательства для получения компенсации от перевозчика, адрес которого указан в книжке МДП.

Статья 19

Для надлежащего функционирования системы МДП в таможене места отправления необходимо проводить строгий и полный контроль, поскольку от этого зависит выполнение процедур МДП. В частности, следует предотвращать следующие случаи:

ложная декларация грузов, позволяющая заменить их другими грузами во время перевозки. Например, погружены сигареты, а заявлены обои, т.е. впоследствии сигареты были выгружены, а обои погружены; перевозка товаров, не внесенных в манифест книжки МДП (например, сигарет, спиртных напитков, наркотиков, оружия).

Статья 20

В случае несоблюдения обязательств, вытекающих из статей 20 и 39, и необходимости выплаты денежных штрафов требование об их уплате должно предъявляться не гарантийному объединению, а исключительно владельцу книжки МДП или лицу, виновному в нарушении.

Статья 28

Целесообразно указать на необходимость немедленного возвращения оформленных с оговорками или без оговорок книжек МДП, как на неотъемлемую обязанность таможи места назначения. Это не только упрощает контроль со стороны МСАТ, но и позволяет ему по возвращению книжки выдать перевозчику новую книжку. Количество используемых одновременно книжек ограничено.

Статья 47

Все виды контроля должны быть сведены к минимуму и ограничиваться лишь теми случаями, когда такой контроль оправдан конкретными обстоятельствами или реальными видами опасности.

Комментарии к приложениям Конвенции

Приложение № 1

Образец книжки МДП

Образец книжки МДП был пересмотрен в документе, который вступил в силу 1 августа 1986 года. После вступления в силу нового образца должен быть предусмотрен двухлетний переходный период с целью израсходовать существующие запасы действующих образцов книжки МДП.

Описание грузов в грузовом манифесте

Таможенные органы и владельцы книжек МДП должны строго соблюдать правила пользования книжкой МДП. В случае необходимости описание груза следует производить в прилагаемых документах, которые должны проштамповываться таможенными и указываться в графе 8 отрывных листков. По крайней мере необходимо

производить обычное коммерческое описание грузов, обеспечивающее их четкую и ясную идентификацию в таможенных целях.

Объявление стоимости грузов

В связи с тем, что в книжке МДП стоимость груза не указывается, нет основания для задержки грузов таможенными администрациями.

Оформление книжки МДП

При оформлении книжки МДП необходимо и достаточно проставить в графе 6 корешка № 2 только одну таможенную печать и одну подпись. Другие органы, кроме таможенных, не имеют права проставлять штамп и подпись на первой странице.

Приложение № 2

Статья 2

Устанавливаемые с помощью сжатого воздуха шпильки для крепления полов грузового отделения

В одной из конструкций используются шпильки с гелиокоидальной резьбой, в значительной степени аналогичной резьбе самонарезающих шурупов, которые повышают прочность соединения, когда пол относительно тонок. При таком методе во время введения шпильки происходит оплавка хромцинкового покрытия с материалом поперечины пола, в результате чего обеспечивается достаточная прочность соединения между ними.

Крепление дверей

В том случае, когда двери на транспортных средствах или контейнерах, независимо от того, являются они охлаждаемыми или теплоизолированными, имеют внутреннюю обшивку, то детали (болты, заклепки и т.д.), с помощью которых крепятся петли и устройство для наложения таможенных пломб и печатей, должны проходить через всю толщину двери (включая обшивку) и должны быть видимым образом закреплены изнутри.

Вентиляционные отверстия в контейнерах

Хотя размер вентиляционных отверстий в принципе не должен превышать 400 мм, любой таможенный орган, которому представляется контейнер с отверстиями размером более 400 мм, может его одобрить при условии соблюдения всех других требований.

Защита отверстий для технических целей в полу автотранспортных средств

Крышки отверстий в полу автотранспортных средств для технических целей достаточно защищены, если защитные устройства, препятствующие доступу в грузовое отделение снаружи, сами находятся внутри корпуса.

Статья 3

Ремонт брезента из ткани, покрытой пластмассой

Для приваривания заплат к брезенту используется жидкий винил, находящийся под давлением и в нагретом состоянии. В таких случаях заплатка из пластического материала, закрытая тисненой лентой, будет прикрепляться к краю поверхности по обеим сторонам брезента.

Образец металлических колец для крепления брезента к транспортному средству.

В приваренных металлических стойках, поддерживающих и несущих на себе механизмы запирания бортов, вмонтировано по одному металлическому выдвижному кольцу МДП. Кольцо МДП может быть выдвинуто вручную через небольшое отверстие на внешней стороне стойки. Кольцо МДП находится в задвинутом или выдвинутом положении под действием пружины. Такое специальное кольцо, вмонтированное в механизм запирания бортов, действует следующим образом:

К каждому стержню, служащему для запирания борта, приварен металлический ограничитель, который ограничивает вертикальное перемещение запирающих стержней и не позволяет раскрываться бортам, когда

кольцо МДП находится в выдвинутом положении. В то же время конфигурация и местонахождение этих металлических ограничителей не позволяют выдвигать кольца МДП при открытых бортовых замках.

Это означает, что в выдвинутом положении и закрепленное тросом, пропущенным через это кольцо, оно, во-первых, обеспечивает крепление борта к стойкам и, во-вторых, крепление стойки к полу грузового отделения.

Кроме того, запирающий стержень верхней стойки, приваренный к одному из запирающих стержней бортов, обеспечивает крепление конструкции крыши одновременно с креплением бортов.

Пока кольцо МДП находится в выдвинутом положении, для открытия борта или конструкции крыши необходимо полностью уничтожить стойку.

Стойки для поддержания, брезента на транспортных средствах.

Нередко для поддержания брезента применяются полые дуги, которые могут использоваться в качестве тайника. Тем не менее, их всегда можно осмотреть, как и многие другие части транспортного средства. С учетом этого использование полых дуг допускается.

Нейлоновые тросы в пластиковой оболочке.

Запрещается использование нейлоновых тросов в пластиковой оболочке, поскольку они не отвечают требованиям пункта 9 статьи 3 приложения № 2 и не соответствуют описанию, содержащемуся в пояснительной записке по данному вопросу.

Материал из которого изготовлены кольца.

Использование колец, упомянутых в этом подпункте, допускается только в том случае, если они изготовлены из металла, а не из пластических материалов.

Приложение № 3

Пункт 2

1. В случае смены владельца может оказаться, что наименование, указанное в пункте 8 "Владелец", будет отличаться от наименования нового владельца. Это не должно вызывать каких-либо споров.

2. В тех же условиях на фотографии транспортного средства, прилагаемой к свидетельству, может быть видно наименование владельца, которое не соответствует наименованию, фактически указанному на транспортном средстве. В данном случае не следует запрещать въезд данного транспортного средства, поскольку единственное назначение фотографии состоит в том, чтобы показать внешний вид транспортного средства.

3. В случае, если в пункте 5 "Прочие данные" не хватает места, информация может указываться в сноске на оборотной стороне свидетельства.

Пункт 3

Тем не менее это должен быть подлинник свидетельства, а не фотокопия.

Пункт 17

Процедура допущения

1. Приложение № 3 предусматривает, что компетентные органы Договаривающейся Стороны могут выдавать свидетельство о допущении транспортного средства, изготовленного на ее территории, и что не требуется никакой дополнительной процедуры допущения в отношении такого транспортного средства в стране, в которой оно зарегистрировано или, в соответствующем случае, в которой его владелец имеет постоянное место жительства.

2. Эти положения не направлены на то, чтобы ограничивать право компетентных органов Договаривающейся Стороны, на территории которой зарегистрировано транспортное средство или на территории которой его владелец имеет свое постоянное место жительства, требовать предъявления свидетельства о допущении либо при ввозе, либо впоследствии в целях, связанных с регистрацией или проверкой транспортного средства или другими аналогичными формальностями.

Пункт 20

Любые дефекты, обнаруженные в брезенте или средствах его крепления, могут указываться в графе 10 свидетельства о допусчении.