



**Проект Общая юридическая база для
транзитных перевозок**

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии,
Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции,
Узбекистана, Украины

Юридический справочник

май 2004 года



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Lamnidis & Associates

Содержание

Раздел I: Введение	2
Раздел II: Краткие комментарии к некоторым международным конвенциям	5
Для этого важно, чтобы правоприменители, в частности, судебная власть, а также те, кто консультирует по применению такого закона, а именно, юристы должны быть знакомы с международным законодательством и знать как исследовать, понимать и работать в этой области.....	6
Соглашение о введении единых технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (1998)	9
Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.)	10
Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994).....	11
Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982.....	12
Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991).....	14
Комментарии к некоторым международным конвенциям	
Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968)	15
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.).....	15
Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями.....	16
Таможенная конвенция о контейнерах (Женева, 2 декабря 1972 г.).....	17
Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств (Женева, 18 мая 1956).....	17
Раздел III: Краткий комментарий к Основному Соглашению.....	18
Раздел IV: Замечания к международной системе квот и разрешений на автомобильном транспорте	24
Раздел V: Рекомендации по содействию торговле и транспорту	27
Положения об административных и контрольных процедурах	28
1. Положения, связанные с экспортом	28
1.1 Таможенные процедуры	28
1.2 Официальные документы	29
2. Положения, связанные с импортом	29
2.1 Таможенные процедуры	29
2.2 Официальные документы	35
3. Положения, связанные с транзитными перевозками.....	36

3.1	Таможенные процедуры	36
3.2	Здравоохранение и безопасность.....	38
3.3	Безопасность.....	38
4.	Меры, связанные с перегрузкой товаров.....	39
4.1	Таможенные процедуры	39
4.2	Гарантии	40
5.	Положения, связанные с транспортом и транспортным оборудованием.....	41
5.1	Мультимодальные перевозки.....	41

Раздел I: Введение

Несмотря на то, что ЕЭК ООН и другие организации, занимающиеся вопросами торговли, вот уже более полувека работают над содействием торговле как отдельной задачей, более пристальное

Развитие торговли и транспорта, будучи основной задачей Основного многостороннего соглашения, представляет собой многоаспектную проблему, ставящую сложные, но совершенно необходимые задачи, скрывающую огромные потенциальные преимущества, как для деловых структур, так и для государственных органов на национальном, региональном и международном уровнях. Поставленная проблема охватывает широкий спектр вопросов - государственного регулирования, эффективности бизнеса, транспорта, информационных и коммуникационных технологий (ICT), а также вопросов финансового характера. Развитие торговли может оказать динамический эффект на конкурентоспособность и интеграцию рынков. Кроме того, использование современных методик учета грузовых перевозок, таких как just-in-time, возросшее использование воздушных перевозок и появление международных цепочек поставки, а также средств электронной торговли, вызвали появление более прозрачных и оперативных условий пересечения государственных границ, т.е. необходимых факторов эффективной конкуренции на мировых рынках. Таким образом, необходимо обеспечить интеграцию торговой стратегии в национальную и региональную торговую политику, а также в планы развития экономики. Долгосрочная цель состоит в том, чтобы создать объединенную международную торговую структуру, основой деятельности которой стали бы международные стандарты и инструменты, а институциональная основа которой была бы представлена, в основном Организацией Объединенных Наций и структурами Европейской Комиссии. В этом случае международный план действий стал бы руководством для национальных правительств при разработке планов по развитию торговли и транспорта.

Несмотря на то, что ЕЭК ООН и другие организации, занимающиеся вопросами торговли, вот уже более полувека работают над содействием торговле как отдельной задачей, более пристальное политическое внимание этой проблеме было уделено только после включения ее в Министерскую Декларацию ВТО в Дохе, после чего повышенное внимание международного сообщества к проблеме безопасности придало ей политическую остроту.

В последнее время страны ТРАСЕКА предприняли серьезные шаги для вступления в ряд основных международных транспортных и транзитных конвенций, включая Конвенцию МДП. Однако, только подписания и ратификации конвенций недостаточно, гораздо более важным является их выполнение. Так, для того, чтобы режим МДП работал, должен быть выполнен ряд институциональных требований. Соблюдение требований по производству транспортных средств и обеспечения наличия тахографов является непростой задачей, и требует времени, расширения производственных мощностей и денег - для того, чтобы конвенция приобрела практический смысл. Другим вопросом, требующим незамедлительного внимания, являются целенаправленные усилия всего региона по гармонизации существующих правил и законов. Как было отмечено ранее, проект ОЮБТП ТРАСЕКА включает в себя такой компонент. Очевидно, что гармонизация норм, касающихся нагрузок на оси, транзитных сборов, таможенных правил, страхования, и внедрения ИТ, повлечет за собой значительное снижение, как стоимости транзитных перевозок, так и затраченного времени.

ВТО занимается содействием и реализацией концепции развития торговли начиная с первой министерской конференции ВТО в Сингапуре, проведенной в 1996 г. ВТО дает следующее определение развитию торговли: "упрощение и гармонизация международных торговых процедур, регулирующих получение, представление и обработку данных, необходимых для более эффективного перемещения товаров в международной торговле".

Затраты на упрощение, в частности, торгово-транспортной документации и процедур, значительны и составляют 5-7% стоимости поставляемых товаров. В 1996 г. по поручению Форума Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) были рассмотрены результаты от эффективного упрощения. Исследования показали, что положительные результаты от упрощения таможенных формальностей превышают эффект от либерализации, достигаемой при уменьшении тарифов. Например: в странах АТЭС за счет реального упрощения можно обеспечить примерно 0,26% реального ВВП (около 45 млрд. долл. США), а эффект от либерализации составит лишь 0,14% (около 23 млрд. долл. США).

Нельзя обойти вниманием так же тот факт, что, на сегодняшний день, доля транспортной составляющей в стоимости поставляемых товаров, в странах постсоветского пространства составляет от 15% до 25% (в странах Западной и Восточной Европы до 10%).

Экономические выгоды для от развития торговли

Более эффективные процедуры и более низкие операционные затраты обеспечивают экономике существенные выгоды как в статике, так и в динамике путем:

- увеличения объема торговли товарами и услугами;
- содействия конкуренции, увеличивая, таким образом, эффективность в использовании ресурсов, активизируя передачу технологий и реализации доходов от производительности;
- рост инноваций с привлечением международных инвестиций, которые, в свою очередь, способствуют экономическому росту и повышению благосостояния населения.

Выгоды для государственного сектора от развития торговли

Развитие торговли может принести выгоды государственному сектору посредством более эффективного применения таможенных и связанных с ними правил. Сюда можно отнести, к примеру, сокращение бумажной работы или числа сотрудников таможни на постах въезда в страну. Большая эффективность может также сократить возможности для предпринимателей уклониться от сборов (включая несанкционированное взимание платежей и взяточничество), что, в свою очередь, повысит доходы в бюджет от таможенных процедур и сборов. Это также может снизить издержки на новые процедуры, которые могут потребоваться, т.н. для соответствия требованиям безопасности.

Развитие торговли, в особенности таможенная реформа, непосредственно увеличивает налоговые сборы, путем эффективного сбора пошлин на ввоз. Таможенные сборы – это все еще основная статья доходов в национальные бюджеты ряда стран, но как показали исследования и опыт отдельных стран, существует взаимосвязь между странами с самой большой зависимостью от высоких пошлин на импорт, как источник доходов, и систематическим уклонением от налогов, мошенничеством и недоборами. Развивающиеся страны, имеющие высокие пошлины на импорт и технически отсталую таможню, сталкиваются, таким образом, с самым большим оттоком доходов. Преобразуя таможенные процедуры, в основном посредством автоматизации, гармонизации требований по представлению данных и методы оценки риска учитывают всесторонний, верный и быстрый расчет пошлин и сбор налогов с очевидными выгодами для государственной казны.

Ясно, что интерес к развитию торговли растет во всем мире. Всемирная Торговая Организация (ВТО) признала тот факт, что данный термин используется по отношению к более широкому диапазону различных вопросов, и в самом деле, был ранее представлен в рамках этой организации.

На региональном уровне также необходимо срочно предпринять дополнительные меры по содействию транспортной, торговой и предпринимательской деятельности в регионе ТРАСЕКА. Наиболее важным является вопрос о стандартах и правилах, касающихся модернизации и наиболее рациональной либерализации тарифной политики и гармонизации административных и контрольно-пропускных систем.

Такое пристальное внимание к развитию торговли также относится и к новым возможностям, которые были предоставлены текущей технологической революцией. Позволяя использовать электронные СМИ для незамедлительной глобальной передачи торговой информации и для мгновенных международных сделок, эта революция расширяет экономические процессы глобализации во всем мире.

Таким образом, в рассматриваемом контексте, выделяются следующие факторы устойчивого экономического роста за счет привлечения инвестиций при снижении операционных рисков – это либерализация тарифов на ввозимые товары, либерализация тарифной политики в транспортном секторе при сопутствующем упрощении и унификации приграничных процедур. Особый акцент делается на то, что эти процессы должны быть реализованы одновременно. Одновременно с этим необходимо работать над созданием институциональных основ с целью создания более привлекательной инвестиционной среды, таким образом, интенсификации привлечения инвестиций.

Раздел II: Краткие комментарии к
некоторым
международным
конвенциям

**Раздел II: Краткие комментарии к
некоторым
международным
конвенциям**

ОЮБТП Юридический справочник

В этой части Справочника описаны задачи по содействию ратификации международных соглашений в области транспорта и торговли. При выборе методов выполнения этой задачи были рассмотрены следующие аспекты и проблемы:

Активизация намерений государств участвовать в многосторонних соглашениях

Не вызывает сомнений, что страны ТРАСЕКА значительно повысили степень участия в многосторонних транспортных соглашениях с момента получения ими независимости в 1991 г. В то же самое время, является очевидным, что меры, направленные на расширение и ускорение участия в многосторонних соглашениях, будут как дополнять, так и создавать прочную основу для любого проекта, целью которого является обеспечение большего соответствия таким соглашениям.

Присоединение к международному соглашению остается наиболее легким и самым эффективным способом обеспечения юридических оснований для области интересов. С другой стороны, многостороннее соглашение обычно управляется международной структурой, которая, при соблюдении некоторых условностей, может оказать значительную помощь в выполнении такого соглашения. Тем не менее, не следует недооценивать важность желания правительств стран-участниц, так как содействие такого рода не входит "в один пакет" с соглашением, а предоставляется по просьбе заинтересованных лиц.

Недостаточность ресурсов для подготовки имплементационных актов

Во многих национальных правовых системах нормы международного права, обязательные для государства, автоматически становятся частью национального законодательства без необходимости дальнейших действий со стороны государственных органов. Однако, в большинстве систем, для того, чтобы обеспечить выполнение государством взятых на себя международных обязательств, необходимы дальнейшие действия органов власти по созданию специальных национальных законов.

Многие страны располагают ограниченным опытом и ресурсами для подготовки законов для исполнения международных обязательств. Вследствие чего может возникнуть ситуация, при которой международные обязательства государства не выполнены должным образом, или даже не выполнены вовсе, что в итоге лишает физические и юридические лица прав и выгод, приобретаемых в соответствии с задействованной нормой международного права.

Неверное применение нормы международного права либо отказ от его реализации

То, что национальная правовая система содержит нормы, которые направлены на выполнение государством своих международно-правовых обязательств, еще не означает, что данные обязательства будут выполнены. Необходимо следить за исполнением таких норм национального законодательства. В частности, они должны быть реализованы таким образом, чтобы быть совместимыми с принятыми международными обязательствами государства.

Для этого важно, чтобы правоприменители, в частности, судебная власть, а также те, кто консультирует по применению такого закона, а именно, юристы должны быть знакомы с международным законодательством и знать как исследовать, понимать и работать в этой области.

Распространение среди общественности информации о международном праве и о мерах, применяемых против нарушений этого закона

Лучшей гарантией применения международного права является общественность, которая информирована о, по крайней мере, наиболее существенных из норм международного права, разработанных для ее же выгоды. Поэтому общественность должна иметь доступ к необходимой информации, чтобы быть способной обеспечить надлежащую реализацию и защиту этих норм. Достижению данной цели все более и более содействуют электронные средства связи.

Содействие внедрению механизмов решений споров

По нормам международного права государство не обязано решать споры каким-либо специфическим способом, в частности, путем урегулирования спора третьими лицами или специальными организациями. Некоторые соглашения предусматривают обязательный механизм урегулирования спора третьим лицом. Однако, во многих случаях страны-участницы являются

обязанными разрешать спор таким способом. Если, в дополнение к ратифицированному ими соглашению, они отдельно приняли на себя обязательство разрешать свои споры этим способом. В иных случаях, они должны ратифицировать отдельный протокол или, в случае стран ТРАСЕКА, специальное техническое приложение к ОМС для создания правовых гарантий.

Условия соглашения такого типа зачастую не принимаются и такие протоколы не ратифицируются. В случае возникновения споров, касающихся применения и выполнения соглашения, государства могут уклониться от беспристрастной оценки их действий третьими лицами, в пределах действующих норм международного права. Таким образом, данные нормы могут быть не реализованы.

Ниже приведено описание двух блоков международных соглашений, которые могут оказать содействие странам ТРАСЕКА в повышении уровня торговли и перевозок в регионе.

Один охватывает международные правовые инструменты, рекомендованные резолюцией 48/11 ЭСКАТО ООН о перевозках автомобильным и железнодорожным транспортом касающиеся мер помощи, с описанием целей, основных обязательств, (в случае ратификации) и их значения:

- Конвенция о дорожном движении, 1968 и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968
- Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975
- Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей 1956
- Таможенная конвенция о контейнерах 1972
- Конвенция о гармонизации проведения контроля грузов на границе 1982
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) 1956

Другой - международные инструменты, предложенные для присоединения, путем дополнения пункта 1 статьи 2 "Международные конвенции" Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов с кратким описанием целей, основных обязательств, и целесообразности участия в них.

- Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями и дополнениями;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994;
- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, 1998;
- Международная Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991

Основной задачей этой деятельности является достижение единого понимания Сторонами проектной деятельности и разработка общей программы действий, которая была бы направлена на устранение негативных факторов, связанных с недостаточной активностью стран в области международного транспортного права.

**Соглашения и Конвенции в области транспорта
(данные на 15 мая 2004 года)**

Соглашения и Конвенции в области транспорта	Страны ТРАСЕКА												
	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Туркменистан	Турция	Узбекистан	Украина
Конвенции рекомендованные ОМС													
Конвенция МДП, 1975	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Конвенция о проведении контроля грузов на границе, 1982	+	+	+	+		+		+				+	+
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972			+	+				+			+	+	+
Конвенции, рекомендованные Резолюцией 48/11 ООН ЭСКАТО													
Конвенция о дорожном движении, 1968	+		+	+	+		+	+	+	+		+	+
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968			+	+	+			+	+	+		+	+
Конвенция МДП, 1975	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей, 1956	+		+			+		+				+	
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972			+	+				+			+	+	+
Конвенция о проведении контроля грузов на границе, 1982	+	+	+	+		+		+				+	+
Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), 1956			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Конвенции и соглашения, рекомендованные Протоколом ОЮБТП к ОМС													
Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями													
Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994													+
Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, 1998	+							+			+		
Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991				+									

+ - подписание, ратификация, присоединение;
П - подписано, но не ратифицировано;

Соглашение о введении единых технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (1998)

Цели

Представители Сторон входят в Исполнительный Комитет настоящего Соглашения, который создает процесс глобального процесса, в рамках которого Стороны из всех регионов и стран могли бы совместно разрабатывать единые технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, при обеспечении объективного учета существующих технических правил, применяемых Сторонами, а также Правил ЕЭК ООН,

и снижение технических барьеров в международной торговле посредством согласования существующих технических правил, применяемых Сторонами, и Правил ЕЭК ООН, и разработка новых единых технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и защиты и охраны окружающей среды.

Основные обязательства Сторон: национальных экономик Договаривающихся Государств

- Применять настоящее Соглашение параллельно с Соглашением 1958 года без ущерба для институциональной автономии любого из них;
- Представители Сторон входят в Исполнительный Комитет настоящего Соглашения, который собирается для заседаний в таком качестве не реже одного раза в год;
- Реализовывать положения Соглашения, с учетом приоритетности действий в рамках данного Соглашения;
- Сторона, голосующая за установление единого технического правила посредством (1) гармонизации существующих правил; или (2) установление нового технического правила в Едином реестре, или (3) изменения установленного единого правила, должна представить техническое правило к прохождению процедуры, посредством которой это техническое правило станет частью внутреннего законодательства, - в предельно короткие сроки;
- Применять единые технические правила, установленные в рамках данного Соглашения за основу для национальных технических правил.

Последствия и преимущества или Зачем нужно применять это Соглашение?

Преимущества Соглашения для национальных экономик Договаривающихся Государств в том, что оно сокращает технические барьеры в международной торговле путем гармонизации существующих технических правил Договаривающихся Государств, а также Правил ЕЭК ООН, а также путем разработки новых технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в отношении безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и защиты и охраны окружающей среды.

Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.)

Цели

Внесение единообразия в условия договора международной перевозки грузов и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика.

Основные обязательства Сторон

Обеспечить применение конвенции ко всякому договору автотранспортной перевозки, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных странах, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции.

Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994)

Цели

Повысить эффективность использования контейнеров в международных перевозках путем облегчения административных процедур с тем, чтобы сократить перевозки порожних контейнеров и не допускать повторный ввоз или вывоз тех контейнеров, которые были ранее ввезены или вывезены.

Основные обязательства Сторон

- Допускать к ввозу контейнеры в пуле, без уплаты ввозных пошлин и сборов, без ограничений на ввоз экономического характера, без ограничений на их использование во внутренних перевозках и без обязательства предъявлять таможенные документы и предоставлять гарантии при их ввозе и вывозе, при соблюдении следующих условий:
 - o Контейнеры были вывезены ранее или будут реэкспортированы впоследствии или что равное число контейнеров одного и того же типа было вывезено ранее или будет реэкспортировано впоследствии;
- В соответствии с соглашением, на основе которого создан пул, участники пула:
 - o Обмениваются между собой контейнерами в ходе международной перевозки грузов;
 - o Ведут по каждому типу контейнеров учет, отражающий перемещение контейнеров, обмененных таким образом;
 - o Обязуются отправлять друг другу контейнеры каждого типа в количестве, необходимом для устранения за периоды в 12 месяцев возникающей разницы в числе контейнеров, с тем, чтобы обеспечить для каждого участника пула баланс между числом контейнеров каждого типа, переданных им в распоряжение пула, и числом контейнеров тех же типов, имеющих в его распоряжении на территории договаривающейся стороны, в которой он учрежден. Этот период в 12 месяцев может быть продлен компетентными таможенными органами этой Договаривающейся Стороны.
- Передавать друг другу, по требованию и в соответствии с их законодательством, информацию, необходимую для применения положений Конвенции.

Последствия и преимущества или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

Эта Конвенция позволяет не рассматривать контейнеры как один из видов товаров в международном торговом обороте, что является последующим шагом после мер, принятых в рамках Конвенции о контейнерах 1972 г. В частности, сокращается перемещение в международном сообщении пустых контейнеров, поскольку лица, не ввозившие или вывозившие контейнеры, могут использовать их для своих целей.

Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982

Цели

Конвенция направлена на облегчение международной перевозки грузов путем сокращения требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, по отношению ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.

Основные обязательства Сторон

- Установить практику согласования как внутри государства, так и между странами, условий проведения контроля¹, и методов их применения всеми службами причастными к проведению контроля грузов на границе;
- Для обеспечения надлежащего функционирования служб контроля обеспечивать, чтобы данные службы имели по мере возможности в своем распоряжении:
 - o квалифицированный персонал в достаточном количестве с учетом потребностей перевозок
 - o оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок;
 - o официальные инструкции для должностных лиц, с тем чтобы они действовали в соответствии с международными договорами и соглашениями, а также в соответствии с действующими национальными предписаниями
- Обмениваться с другими Договаривающимися Сторонами при наличии соотв. просьбы информацией, необходимой для применения настоящей Конвенции в соотв. с условиями, указанными в приложениях.
- Обеспечивать максимальное облегчение транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность.
- Во всех случаях пересечения общей сухопутной границы принимать, когда это возможно, соответствующие меры для облегчения провоза грузов, в частности:
 - o они прилагают все усилия для орг. совместного контроля грузов и документов путем установки
 - o совместно используемого оборуд., а также для обеспечения того, чтобы были аналогичными:
 - часы работы пограничных постов
 - службы контроля, которые осуществляют свою деятельность на этих постах
 - категории грузов, средства транспорта и системы международного таможенного транзита, которые могут быть приняты или использоваться в этих странах

Последствия и преимущества или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

Согласование условий проведения пограничного контроля дает неоспоримые преимущества как службам контроля так и национальной экономике страны-участницы, поскольку это способствует наиболее эффективному использованию малочисленного кадрового состава и технических ресурсов, имеющегося в распоряжении у таможенного поста.

Конвенция представляет собой платформу для сотрудничества между национальными службами контроля.

Она также дает основу для заключения двусторонних соглашений и принятия конкретных действий, которые могут способствовать международной торговле на благо национальной экономики страны.

¹ под " контролем " подразумевается любая служба, на которую возложена обязанность осуществлять все или некоторые виды контроля, включая таможенный, медико-санитарный, ветеринарный, фитосанитарный или любые другие виды контроля, которым регулярно подвергаются импортные, экспортные или транзитные грузы.

Преимущества для **транспортной отрасли** заключаются в увеличении объема международных перевозок, поскольку согласование государствами условий пересечения общих границ значительно сокращает время прохождения контроля, и, следовательно, сокращает время в пути. Таким образом, сотрудничество различных служб контроля (включая медико-санитарный, ветеринарный и т.д.) и отмена не основных видов осмотра, особенно в отношении транзитных грузов, смогли бы способствовать развитию международных перевозок..

Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991)

Цели

Устранить или сократить неопределенности правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, в части услуг, сопутствующих транспортировке грузов, путем принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта.

Основные обязательства Сторон

- Обеспечить применение положений Конвенции к каждому оператору транспортного терминала, который, в соответствии с международным частным правом, попадает под действие настоящей Конвенции, в процессе осуществления своей хозяйственной деятельности², предоставления транспортных услуг³ в отношении грузов в международной перевозке⁴ на подконтрольной ему территории или на территории, которую он имеет право посещать или использовать⁵.
- Применять положения Конвенции в отношении грузов, принятых к перевозке оператором в день или после вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства.
- Обеспечить применение возражений ответчика и пределов ответственности, предусмотренных Конвенцией, при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правоотношении.
- Обеспечить применение положений Конвенции в отношении: особых правил об опасных грузах; обеспечительных прав оператора на удержание груза; ограничения исковой давности сроком 2 года
- Обеспечить признание любого условия в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании данной Конвенции, ничтожным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции.
- Обеспечить единообразие применения положений Конвенции внутри Государства

Последствия и преимущества или Зачем нужно применять это Соглашение?

Решения, предлагаемые Конвенцией, отвечают правомерным интересам грузовладельцев, перевозчиков и операторов транспортных терминалов. Преимущества Конвенции для **грузовладельцев** в том, что она предоставляет конкретный сбалансированный правовой механизм получения компенсации от оператора. Преимущества Конвенции для **перевозчиков** в том, что, в случае повреждения груза оператором транспортного терминала в период нахождения груза во владении перевозчика, последний может потребовать защиты своих прав путем регрессного иска к оператору. Усовершенствование и гармонизация правил об ответственности, посредством Конвенции также благоприятно для **операторов терминалов**. Конвенция предоставляет современный правовой режим, подходящий для расширяющихся операций в транспортных терминалах. Правила в отношении документирования либеральны и приведены в соответствие, и позволяют оператору пользоваться системой цифрового обмена информацией (EDI). Среди прочих правил, интересам операторов служат правила, устанавливающие низкие финансовые ограничения пределов ответственности, а также предоставляющие оператору право удержания груза при выставлении требования о получении выплат, причитающихся оператору за оказанные услуги.

² Конвенция применяется только в том случае, если транспортные услуги являются предметом хозяйственной деятельности предприятия. Применимость Конвенции определяется на основании вида транспортных услуг, предоставляемым предприятием, не зависимо от наименования или правовой формы юридического лица. Однако, юридическое лицо не может считаться оператором, если он является субъектом права, регулирующего процесс перевозки.

³ Для целей настоящей Конвенции транспортные услуги включают такие операции как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штивка, размещение, укладка, увязка – обычно предоставляемые оператором, коммерческим предприятием, у которого находится груз до, в течение или после перевозки.

⁴ Международная перевозка означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения находятся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение.

⁵ Сфера применения распространяется на все транспортные услуги, даже если они не включают услуг хранения груза.

Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968)

Цели

Облегчение условий международных автомобильных перевозок при большей безопасности движения посредством принятия единых правил дорожного движения.

Основные обязательства сторон

- Предпринимать необходимые меры с целью обеспечения соответствия применяемых правил дорожного положением Конвенции (без применения штрафов).
- Предпринять необходимые меры с целью обеспечения единообразия технических требований, предъявляемым к автотранспортным средствам и прицепам, и положений Конвенции.
- Допускать на территории международных перевозок автотранспортные средства, прицепы и т.д., которые отвечают требованиям Конвенции, и водители которых выполняют условия, содержащиеся в Конвенции.
- Сообщать любой другой из Договаривающихся Сторон информацию, необходимую для идентификации личности, на чье имя автотранспортное средство или прицеп зарегистрированы, обратившейся с просьбой о предоставлении такой информации, если это автотранспортное средство было вовлечено в дорожно-транспортное происшествие.
- Гарантировать, что любые действия, которые сторона может предпринять в одностороннем порядке или в порядке договоренностей по двусторонним или многосторонним соглашениям с целью содействия международным автомобильным перевозкам и выполнению условий Конвенции.

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Женева, 14 ноября 1975 г.)

Цели

Содействовать международной перевозке грузов автомобильным транспортом путем упрощения и гармонизации административных правил, связанным с пересечением государственных границ.

Основные обязательства Сторон

- Допускать перевозку грузов, перевозимых с соблюдением процедуры МДП без уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных пунктах.
- Каждая Договаривающаяся Сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП.
- Договаривающиеся Стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.
- Договаривающиеся Стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями

Цели

Внести действенный вклад в развитие торговли и обмена путем упрощения и гармонизации таможенных правил и процедур, а также стимулировать международное сотрудничество, без ущерба для соответствующих правил таможенного контроля.

Основные обязательства Сторон

- Способствовать упрощению и гармонизации таможенных процедур и с этой целью соблюдать в соответствии с положениями Конвенции Стандартные правила, Стандартные правила с переходным сроком и Рекомендуемые правила, содержащиеся в приложениях к Конвенции.
- Уведомлять об оговорках в отношении Рекомендуемых правил, содержащихся в Приложениях к Конвенции, приемлемых для депозитария, пересматривать оговорки каждые три года, и информировать депозитария о продолжении срока действия оговорки.
- Руководствоваться следующими принципами:
 - o осуществления программ, направленных на постоянное совершенствование и повышение эффективности таможенных правил и процедур,
 - o предсказуемость, последовательность и открытость при применении таможенных правил и процедур
 - o предоставление заинтересованным сторонам всей необходимой информации, относительно законов, нормативных правовых и административных актов по таможенному делу, таможенных правил и процедур
 - o применение современных методов работы, таких как контроль на основе управления рисками и методов аудита и максимальное практическое использование информационных технологий
 - o сотрудничество с другими национальными органами власти, таможенными службами других государств и торговыми сообществами, во всех случаях, где это необходимо
 - o внедрение соответствующих международных стандартов,
 - o обеспечение беспрепятственного доступа заинтересованных сторон к процедурам рассмотрения в административном и судебном порядке

Последствия и преимущества или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

Конвенция представляет собой модель поведения служб контроля на границе, в соответствии с которой должна выстраиваться практика проведения контроля, реализация которой должна демонстрировать, что государственные органы делают все возможное для того, чтобы служить на благо своей страны, своего народа и развития международной торговли при добросовестном выполнении задач, стоящих перед современной службой таможенного контроля.

Преимущества для национальной экономики

Принципы Киотской Конвенции направлены на сокращение времени прохождения контроля, что, в свою очередь: снижает стоимость импортируемых товаров, снижает затраты на производство продукции, повышает конкурентоспособность национальной продукции на мировом рынке, привлекает международные инвестиции и способствует развитию международной торговли, снижает конечную стоимость товаров для потребителей, увеличивает валовый национальный доход.

Преимущества для служб таможенного контроля

Применение принципов Киотской Конвенции приводит к наиболее эффективному использованию ресурсов таможенной службы, более быстрой, предсказуемой и эффективной таможенной очистке грузов, повышенное качество таможенного контроля, облегченным условиям торгового оборота между странами.

Преимущества для участников экономических сделок

Прозрачность правил, повышенное удобство для участников торговой сделки, выполняющих треб. служб контроля, снижение затрат на доставку продукции, повышенная конкурентоспособность, доступная информация о права и обязанностях сторон.

Таможенная конвенция о контейнерах (Женева, 2 декабря 1972 г.)

(Женева, 18 мая 1956)

Цели

Расширить и облегчить международные контейнерные перевозки.

Основные обязательства Сторон

- Разрешать временный ввоз как груженых, так и порожних контейнеров сроком на три месяца со дня их ввоза (с возможным его продлением) и последующим вывозом, при выполнении условий Конвенции.
- Разрешать временный ввоз принадлежностей и оборудования временно ввезенных контейнеров.
- Предоставлять друг другу при наличии соответствующей просьбы информацию, необходимую для применения положений настоящей Конвенции, и, в частности, информацию, относящуюся к допущению контейнеров, а также к техническим характеристикам их конструкции.

Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств (Женева, 18 мая 1956)

Цели

Распространить по возможности положения Таможенной конвенции о временном ввозе частных автотранспортных средств, заключенной в Нью-Йорке, 4 июня 1954, на временный ввоз коммерческих автотранспортных средств и, в частности, обеспечить использование для этих перевозочных средств таможенных документов, предписанных для частных автотранспортных средств, и таким образом содействовать развитию международных автомобильных перевозок.

Основные обязательства Сторон

- Разрешать без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких - запрещений и ограничений ввоза, при условии обратного вывоза и соблюдении других требований, изложенных в настоящей Конвенции, временный ввоз автотранспортных средств ввозимых и используемых в международных автомобильных перевозках для коммерческих целей.
- Позволять водителю и членам экипажа временно ввозить транспортные средства и разумное количество личных принадлежностей.
- Допускать ввоз топлива, содержащегося в обычных топливных баках временно ввозимых автотранспортных средств, без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких - либо запрещений или ограничений ввоза
- Допускать временный ввоз запасных частей, ввезенных для ремонта уже временно ввезенного конкретного автотранспортного средства, без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких - либо запрещений и ограничений ввоза.
- Принимать меры к тому, чтобы не вводить таможенные процедуры, которые могли бы препятствовать развитию международных коммерческих автомобильных перевозок.
- Для ускорения таможенных процедур соседние Договаривающиеся стороны должны принимать меры к тому, чтобы размещать свои соответствующие таможенные конторы и посты в непосредственной близости друг от друга и держать их открытыми в течение одних и тех же часов.

Раздел III: Краткий комментарий к Основному Соглашению

Основное многостороннее соглашение. Предыстория.

В деле становления новых торгово-экономических взаимоотношений после распада СССР в последние годы активно обсуждается вопрос о новых отношениях между Востоком и Западом. Центром пересечения интересов стали Южный Кавказ и Центральная Азия. Эти регионы, как известно, богаты энергетическими и другими стратегическими ресурсами. Значительные запасы нефти и газа, драгоценных и редких металлов превращают его в весьма значимый геополитический фактор международных отношений. Кроме того, в этих регионах пересекаются крупнейшие коммуникации, идущие с востока на запад и наоборот. Территории эти представляет собой некую пограничную зону между двумя цивилизациями - Востоком и Западом. Здесь сходятся интересы Европейского Союза, США, России, Китая, Ирана, Пакистана, Турции, Японии.

Не только сейчас, но и в прошлом, в этих регионах были сосредоточены интересы разных государств, так как здесь пролегал Великий шелковый путь – трансконтинентальная сеть дорог, связующая античную Европейскую и Китайскую цивилизации.

Маршруты Великого шелкового пути проходили через территории с разными идеологиями, религиями и степенью экономического развития. Примечательно, что, несмотря на неоднократные изменения направлений караванных путей, в целом магистраль выстояла, и на протяжении многих веков тонкая шелковая нить надежно соединяла пространство и время, способствовала сближению и взаимообогащению культур и цивилизаций. Это был не просто караванный тракт со своими разветвленными сетями, где осуществлялись торговые операции, но и заключались дипломатические договоры и военные союзы. И именно по этой причине, и это логично, в конце XX века вновь заговорили о необходимости придания свежего дыхания древнему маршруту. Свою заинтересованность в реализации данного проекта в высказали Европейский Союз, США, Китай, Япония, страны Центральной и Юго-Восточной Азии. Уже сегодня в возрождение Великого шелкового пути кроме стран Восточной Европы, Южного Кавказа и Центральной Азии вовлечены так же Турция, Иран, Афганистан и Пакистан. Более того, многие эксперты склоняются к мнению, что восстановление Шелкового пути в исторических параметрах возможно даже при наличии сегодня множества конфликтов, в том числе "горячих".

Еще в советские времена, особенно в разгар перестройки, идея восстановления Шелкового пути была популярна и актуальна, поскольку многие лидеры закавказских и азиатских государств видели в этой идее и геополитический смысл, и экономическую выгоду.

И в этой связи необходимо подчеркнуть неосценимую роль Европейского Союза, который является инициатором и по настоящее время единственным донором межрегиональной программы ТРАСЕКА.

Начало реализации программы ТРАСЕКА (Транспортный Коридор Европа-Кавказ-Азия) было положено на конференции, прошедшей в Брюсселе в мае 1993 г. с участием министров торговли и транспорта из восьми стран (Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). По итогам работы данной конференции была принята Брюссельская Декларация, дающая начало внедрению межрегиональной программы технического содействия ТРАСЕКА, финансируемой Европейским Союзом для развития транспортного коридора из Европы, с пересечением Черного моря, Южного Кавказа и Каспийского моря с выходом на страны Центральной Азии.

Далее, с 1996 по 1998 гг., к программе присоединились Украина, Монголия и Молдова, в марте 2000 г. на заседании первой Межправительственной Комиссии «ТРАСЕКА» в г. Тбилиси, Болгария, Румыния и Турция официально обратились в Европейскую Комиссию с просьбой о присоединении к программе ТРАСЕКА. О своих намерениях о присоединении в августе 2003 г. официально заявили Иран и Афганистан, что было одобрено участниками программы на III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване в октябре 2003 г. В начале 2004 года Пакистан так же официально заявил о намерении присоединения к ОМС.

Необходимо подчеркнуть, что Европейский Союз предлагает данный коридор в качестве дополнительного маршрута, который должен стать дополнением ко всем традиционным маршрутам.

Данный проект соответствует глобальной стратегии Европейского Союза относительно вышеуказанных стран и преследует следующие цели:

- оказывать поддержку политической и экономической независимости республик путем расширения их возможностей выхода на европейский и мировой рынки через альтернативные транспортные маршруты.
- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между государствами-участницами программы ТРАСЕКА.
- способствовать максимальному использованию проектов программы ТРАСЕКА в качестве катализатора для привлечения кредитов Международных Финансовых Институтов (МФИ) и частных инвесторов.
- способствовать оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА» в Транс-Европейские Транспортные Сети (TEN's).

Здесь же необходимо отметить, что с 2001 года проводятся интенсивные консультации между различными департаментами Европейской Комиссии и странами-участницами по поводу слияния программ ТРАСЕКА и РЕТrА, в результате чего, коридор ТРАСЕКА должен стать логическим продолжением IX-коридора Транс-Европейских транспортных сетей.

С 1993/94 по 2003/04 гг, под эгидой межрегиональной программы ТРАСЕКА было задействовано 53 (39 технических и 14 инвестиционных) проектов на общую сумму 111 605 000 Евро. Необходимо подчеркнуть, что более половины от общего бюджета было направлено на реализацию инвестиционных проектов, что делает программу ТРАСЕКА более привлекательной и создает благоприятный инвестиционный климат.

На сегодняшний день страны-участницы программы ТРАСЕКА, обладают разветвленными транспортными сетями и морскими портами международного значения, ориентированными на внешний мир, имеющими хорошую проходимость внутри собственных территорий. Это означает, что для развития транзитных перевозок странам ТРАСЕКА не нужно создавать новые внутренние коридоры или дополнительные транспортные переходы в сопредельные страны. Необходимо так же подчеркнуть, что для этих стран в настоящее время нет необходимости привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора и его сетей. Транспортный коридор ТРАСЕКА существует и функционирует. Накоплен большой опыт в организации международных перевозок значительных объемов грузов различной категории.

Учитывая, что после распада СССР по настоящее время отмечается неоспоримая тенденция роста торгового оборота как между странами ТРАСЕКА и международным сообществом с одной стороны, так и между Азией и Европой в целом, которая превышает в настоящее время 3 трлн. долларов, где на долю транспортных расходов приходится более 300 млрд. долларов, страны-участницы программы ТРАСЕКА, с целью более динамичного и поступательного развития и углубления межрегиональных экономических отношений, торговли и транспорта, в г. Баку, 9 сентября 1998 года подписали «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия». Основной и главной целью данного Соглашения является гармонизация международно-правового обеспечения транзитных перевозок в контексте содействия международной торговли.

После подписания на историческом саммите в г. Баку, 9 сентября 1998 года «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», созданы юридические основы для организации международных перевозок на более качественном уровне. Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные сети ТРАСЕКА проходят по территориям стран, богатых полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов, перспективными в плане их освоения. Развитие международного транспорта и в частности транзита в этих странах, безусловно, и в дальнейшем будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. Какие бы политические или экономические изменения не происходили бы в будущем, избранный, развитый и закрепленный на практике международный транспортный коридор ТРАСЕКА остается долговременным стабилизирующим фактором, создающий благоприятный инвестиционный климат, что в свою очередь положительно влияет на глобализацию интеграционных процессов.

Созданная в формате Соглашения Межправительственная Комиссия, ее исполнительный орган Постоянный секретариат со своими представительствами в странах ОМС активно осуществляет мониторинг за имплементацией положений ОМС.

Правовой аспект

Основное соглашение представляет собой *многосторонний международный договор*, который обеспечивает *достаточную правовую базу для международного сотрудничества* 12 стран-участниц в области международных перевозок, связанных, таким образом, *юридическими обязательствами*, с одной стороны, и, в тоже время, оставляет достаточно пространства для суверенной воли каждого из участвующих государств.

Опыт 6-ти лет действия ОМС с момента его вступления в силу, показал как сильную приверженность Сторон исполнять поставленные в Соглашении цели, так и, к сожалению, недостаточное понимание того, насколько важно придерживаться позиции "*pacta sunt servanda*" («договоры должны исполняться», одного из фундаментальных принципов международного права. Факты нарушения ОМС были найдены в ходе реализации проекта, в процессе работы национальных рабочих групп, созданных во всех государствах ОМС, а также перевозчиками и транспортными операторами⁶.

По мере развития операционной среды в регионе прохождения коридора ТРАСЕКА и за его пределами, появлялись новые требования к созданию условий для устойчивого развития рынка международных перевозок в странах ТРАСЕКА. Мы попытались представить в сравнительном анализе существующую основу для развития международного транспорта, созданную в рамках действующих положений, задачи, поставленные временем, и целесообразные меры, которые могут быть предприняты государствами – участниками.

Задача 1

Содействие развитию торговли и перемещению товаров

Действующие положения

a. Как указано в статье 3 ОМС, целью Основного соглашения, среди прочих, является содействие развитию *международных перевозок грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов*. Однако, статья, которая определяет меры такого содействия, которые должны быть предприняты Сторонами ОМС в отношении *международных перевозок*, ограничивает их содействием только *транзитным перевозкам*. Далее в тексте соглашения, статья 5 освобождает *транзитные перевозки от пошлин и налогов*.

b. Среди существующих международных режимов, регулирующих многосторонние отношения, Стороны избрали льготный режим, который применяется посредством пункта 2 статьи 6, который означает, что Стороны пользуются и предоставляют друг другу льготы на паритетной основе, в части условий и тарифов на международные перевозки.

Направление деятельности

a. Вышесказанное выявляет различие в целях, заявленных в статье 3 ОМС, и мерами по содействию перевозкам, реализуемым в рамках положений ОМС. А именно, положения, зафиксированные Соглашением, не охватывают международные перевозки, как указано в статьях 1 и 2, а распространяются только на вопросы транзита.

Для того, чтобы исправить это, что, очевидно является пробелом, положения ОМС должны быть приведены в соответствие, и распространяться на международные перевозки в том объеме, который заявлен в самом Соглашении.

b. Важным шагом вперед было бы изменение "льготных условий" (статья 6) на режим наибольшего благоприятствования⁷, что позволило бы странам-участницам пользоваться и предоставлять другим Сторонам ОМС наиболее благоприятные тарифы и условия, установленные между Стороной и третьей страной, если таковые имеются.

Таким образом: Сторонам рекомендуется: (1) привести в соответствие положения Основного Соглашения и распространить их действие на международные перевозки, как указано в самом

⁶ См. Отчет о реализации проекта ОЮБТП I, II.

⁷ Он также называется «режимом наибольшего благоприятствования»

Соглашении; и (2) расширить применяемый режим для того, чтобы Стороны могли выгодно пользоваться льготными условиями и тарифами, установленными Сторонами ОМС по отношению к третьим странам, или третьими странами по отношению к Сторонам ОМС, участникам ТРАСЕКА.

Задача 2

Предоставление наиболее эффективных услуг

Действующие положения

В момент составления Основного Соглашения, основным предположением составителей была ограниченная свобода грузоотправителей в выборе перевозчика, поскольку выбор ограничивался только теми из них, которые имели доступ на рынок. Статья 3, в пункте "а" ОМС, ставит основной целью ОМС *развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии*. Однако, в Соглашении почти нет положений, которые бы *гарантировали* свободный доступ на рынки региона ТРАСЕКА. Перевозки каждым из видов транспорта по-прежнему регулируются специальными разрешительными системами.

Направление деятельности

В настоящий момент, когда Основное Соглашение, вместе с другими институциональными реформами, которые проводились с 1998 г. привели к необходимости бороться за более открытый доступ для всех перевозчиков, зарегистрированных на территориях этих стран, следующим шагом должно быть создание единой правовой основы для обеспечения эффективными современными транспортными услугами, такими мультимодальные перевозки, а также создание правовой операционной среды для экспедиторских компаний.

Развитие услуг страхования (страхования грузов и ответственности перевозчиков), должно стать широко доступным перевозчикам и операторам транспортных услуг. (услуг складирования, стивидорных компаний и т.д.), и грузоотправителям, является неотъемлемой частью заявленной выше задачи.

Проект Технического приложения к ОМС о мультимодальном транспорте, который в настоящий момент обсуждается Сторонами, предлагает внедрение международного унифицированного режима, который бы регулировал распределение ответственности за утерю, повреждение или задержку в доставке груза, перевозимого в мультимодальном сообщении, который на сегодня не существует. ②

Проект технического приложения к ОМС об экспедиторских компаниях, который также обсуждается Сторонами, вместе с другими разработанными документами, гарантирует справедливое распределение прав и обязанностей участников договора о перевозке груза, выполняемого экспедиторской компанией. ③

Задача 3

Рационализация транспортного сектора

Действующие положения

Другой целью ОМС, заявленной в пункте "е" статьи 3, является *создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта*. В данном случае исходили из того, что при свободном доступе на рынок возрастает региональная конкуренция, а это, в свою очередь, вызывает повышение качества услуг и конкурентоспособные цены на них, что все вместе обеспечивает развитие транспортной отрасли.

Направление деятельности

Торговые связи в регионе все еще осложнены некоторыми барьерами, такими как разрешительные системы и высокие дорожные сборы. Предлагаемая разрешительная система

4
могла бы облегчить перемещение товаров автомобильным транспортом по коридору ТРАСЕКА. Предлагаемая многосторонняя разрешительная система основана на следующих условиях:

- разрешения выдаются на период один год;
- разрешения выдаются перевозчику (физическое или юридическое лицо с особым статусом), зарегистрированное в качестве такого в государстве-участнике ТРАСЕКА, приписанное к определенному транспортному средству, что обеспечивает ответственность определенного владельца автотранспортного средства;
- распределение квот администрируется ПС МПК ТРАСЕКА на основании критериев, согласованных сторонами;
- владелец разрешения освобождается от налогов, пошлин и других обязательных платежей вне зависимости от их наименования и происхождения, за исключением сборов за пользование автомобильными трассами, туннелями и мостами.

Задача 4

Улучшение инвестиционного климата для привлечения внутренних и иностранных инвесторов

Действующие положения

Региональный характер Основного Соглашения подразумевает существование региональной политики у стран-участниц ТРАСЕКА по отношению к третьим странам.

Направление действия

Это может стать действительностью, если, при существующих условиях, Стороны разработают полноценную согласованную систему положений регионального действия, направленных на: устранение или смягчение значительной части страновых рисков (некоммерческих рисков), создав правовую основу для распределения ответственности перевозчиков и страхования грузов; принятие многосторонних правовых инструментов, создающих основу для учреждения инвестиционных институтов для потенциального финансирования реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры (Проект Технического приложения к Основному Соглашению об инвестициях ТРАСЕКА, механизм урегулирования споров, создании Трестового гарантийного фонда ТРАСЕКА, Группы Экономических Интересов ТРАСЕКА Индустриального Консультативного Совета ТРАСЕКА).

Задача 5

Большая приверженность следовать углублению единой региональной транспортной политике

Действующие положения

Региональный характер Основного Соглашения подразумевает существование региональной политики у стран-участниц ТРАСЕКА по отношению к третьим странам.

Направление действий

Очевидно выделяются два аспекта этого вопроса: необходимость разработки общей политики действий внутри региона ТРАСЕКА, а также необходимость выработки стратегии построения политики внешних отношений с третьими странами.

Раздел IV: Замечания к международной системе квот и разрешений на автомобильном транспорте

Результаты проводимых исследований показывают целесообразность дальнейшего увеличения существующей квоты.

В настоящее время перевозчики стран ТРАСЕКА пользуются двумя способами получения разрешений на автомобильные перевозки, позволяющие им осуществлять транспортировку грузов по территориям коридора ТРАСЕКА, а также за его пределами. Это распределительная система ЕКМТ, и система двусторонних соглашений, по которым квоты выделяются на двусторонней паритетной основе.

Многосторонняя разрешительная система ЕКМТ была введена в действие с 1 января 1974 г., после 3-х летнего испытательного периода. Совет министров стран ЕКМТ считал это практической мерой в направлении постепенной либерализации автомобильных перевозок, что может быть достигнуто только вместе с согласованием условий конкуренции как между перевозчиками разных стран, так и между различными видами транспорта.

Путем установления норм по уровню шума и выбросов для грузовых автомобилей "green" и еще более строгих норм по выбросам, а также по стандартам безопасности для автомобилей "greener and safe", а затем, позже, нормы "EURO3 and safe", многосторонняя разрешительная система квот стала также содействовать производству автомобилей, отвечающих экологическим условиям, и, таким образом, внесла свой вклад в устойчивость процессов развития автомобильных перевозок.

Многосторонний характер⁸ разрешений также служит рационализации использования средств автомобильного транспорта путем сокращения количества порожних поездок.

Результаты проводимых исследований показывают целесообразность дальнейшего увеличения существующей квоты:

Из опроса государственных органов, ассоциаций и перевозчиков можно заключить, что они поддерживают увеличение существующей квоты, особенно с точки зрения транспортной промышленности.

Доля рынка перевозок, осуществляемых с разрешениями ЕКМТ в странах западной и центральной и восточной Европы составляет 12.3%, и показывает, насколько важную роль играет эта система в либерализации европейского рынка перевозок без лишнего ущерба для отдельных рынков, так как доля центральной и восточной Европы на рынке западной составляет 1.6%, в то время как доля западной Европы на рынке центральной и восточной равна 6.8%.

Система ЕКМТ, в центре внимания которой экологически безопасные автомобили, оказалась успешным нововведением, и в настоящий момент активно поддерживается правительствами и транспортными предприятиями.

Важность системы ЕКМТ, кроме того, доказывается положительным воздействием на повышение эффективности парков, экономической значимостью для перевозчиков, а также положительным эффектом в отношении транспорта и торговли.

Побочные эффекты системы ЕКМТ, позволяющей перевозчикам использовать разрешения только на перевозки в третьи страны без необходимости в обязательном порядке возвращаться в страну регистрации, не рассматриваются как серьезная проблема

Предположение, что система ЕКМТ содействует несправедливой конкуренции, не разделяется правительствами, ассоциациями и перевозчиками.

Практика распределения разрешений должна подвергнуться пересмотру как со стороны правительств, так и со стороны предприятий.

Несмотря на то, что в странах центральной и восточной Европы сотрудничество между правительствами и ассоциациями в отношении распределения разрешений ЕКМТ является более распространенным, существует необходимость большего влияния со стороны транспортных предприятий. Это контрастирует с ситуацией в Западной

⁸ Многосторонний характер – возможность использования разрешения для поездок между странами – членами, которые не являются страной регистрации транспортной компании, осуществляющей транспортировку.

Европе. Обмен опытом с целью выявления наилучшей практики мог бы быть полезен в этом контексте.

Использование минимального парка как одного из критериев для распределения разрешений должно быть пересмотрено, с учетом структуры отрасли.

Для выдачи разрешений ЕКМТ, количество поездок в третьи страны и поездок по двусторонним соглашениям могли бы стать лучшим критерием, чем только количество поездок в третьи страны.

Особенно в странах восточной и центральной Европы необходимо устранить общее мнение о том, что не все перевозчики имеют равные шансы на получение разрешений ЕКМТ.

Разрыв между максимальным и минимальным уровнем цен может быть связан с большой разницей в ценах на разрешения ЕКМТ в разных странах.

Однако, не все страны ТРАСЕКА присоединились к многосторонней системе ЕКМТ. Ни одна из стран Средней Азии не является ее участницей. С одной стороны, доля автомобильного парка, отвечающего техническим нормам ЕКМТ, остается маленькой, и, с другой стороны, эти государства предпочитают выгодно использовать сборы за въезд с каждого автомобиля, пересекающего границу, вне двусторонней квоты, произвольно устанавливая плату за въезд. Кроме того, необходимо понимать, что своевременная передача информации о наличии квотных разрешений на границе зачастую невозможна вследствие недостаточно развитой системы информирования.

Нет необходимости говорить о том, насколько все выше сказанное осложняет торговые потоки в/из стран этого региона, а также между ними.

Для того чтобы сократить указанные негативные явления, на основании успешно работающей системы ЕКМТ и с должным учетом особых условий в регионе, был разработан Протокол о внесении изменений в ОМС, представленный для рассмотрения странами на Третьей ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА (октябрь, 2003), который, тем не менее, пока не подписан Сторонами.

Страны по-прежнему отдают предпочтение использованию двусторонних соглашений, несмотря на очевидную недостаточность и негибкость квот на разрешения, выдаваемые перевозчикам.

Предлагаемые изменения предусматривают введение многосторонней разрешительной системы ТРАСЕКА на следующих условиях:

- разрешения выдаются на период один год;
- разрешения выдаются перевозчику (физическое или юридическое лицо с особым статусом), зарегистрированное в качестве такого в государстве-участнике ТРАСЕКА, приписанное к определенному транспортному средству, что обеспечивает ответственность определенного владельца автотранспортного средства;
- распределение квот администрируется ПС МПК ТРАСЕКА на основании критериев, согласованных сторонами;
- владелец разрешения освобождается от налогов, пошлин и других обязательных платежей вне зависимости от их наименования и происхождения, за исключением сборов за пользование автомобильными трассами, туннелями и мостами.

Теперь, когда страны выразили свое нежелание принять предлагаемую систему разрешений, возможным вариантом решения могло бы стать внедрение безразрешительной системы, которая бы содействовала перемещению товаров автомобильным транспортом по коридору ТРАСЕКА. Положительным примером является четырехстороннее соглашение между Киргизстаном, Китаем, Казахстаном и Таджикистаном, подписанное и вступившее в силу Кроме того, существуют также примеры двусторонних соглашений безразрешительного перемещения автомобильного транспорта.

Раздел V: Рекомендации по
содействию торговле и
транспорту

**Раздел V: Рекомендации по
содействию торговле и
транспорту**

ОЮБТП Юридический справочник

Положения об административных и контрольных процедурах

1. Положения, связанные с экспортом

1.1 Таможенные процедуры

ВТО (WCO), Киотская конвенция (в измененной редакции), Генеральное приложение, Глава 6 Стандартное правило 2. "Таможенный контроль ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства."

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, Стандартное правило 15.)

По общему правилу, не требуется предоставления доказательства доставки груза за границу ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение С, Глава 1, Стандартное правило 3. "Таможенная служба не требует в обязательном порядке подтверждения факта прибытия товаров в зарубежную страну."

Отсроченное декларирование товаров внутри страны ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Специальному приложению С, Глава 1, Часть 4 – о формальностях, совершаемых в обычном порядке: "При необходимости представления доказательств, которые не могут быть представлены иначе, таможня страны-экспортера, по общему правилу, должна принять в качестве такового сообщение получателя, которому доставлен груз, подтвержденное таможней страны назначения"

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, стандартное правило 21 и Примечание)

Приемка груза в таможнях внутри страны.

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 1. "Таможенная служба определяет таможенные органы, в которых товары предъявляются или производится их таможенное оформление. При определении полномочий и мест расположения таких органов, графика их работы учитываются определенные факторы, в частности потребности торговли."

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, Стандартное правило 4.)

Отсроченное декларирование вывозимых грузов ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило с переходным сроком 32.

"Для уполномоченных лиц, отвечающих установленным таможенной службой критериям, включая соблюдение требований таможенной службы и использование удовлетворительной системы ведения коммерческой документации, таможенная служба предусматривает:

- выпуск товаров по представлению минимума сведений, необходимых для идентификации товаров и позволяющих заполнить окончательной декларации на товары в последующем;
- оформление товаров на объектах декларанта или в ином месте, разрешенном таможенной службой;

и в дополнение, по мере возможности, другие специальные процедуры, а именно:

- разрешающие подачу единой декларации на товары при их ввозе или вывозе за период времени, в течение которого товары неоднократно ввозились или вывозились одним и тем же лицом;
- допускающие использование такими уполномоченными лицами данных их коммерческой документации для самостоятельного начисления подлежащих уплате ими пошлин и налогов и в необходимых случаях для обеспечения соблюдения других требований таможенной службы;
- разрешающие подачу декларации на товары в форме внесения сведений в коммерческую документацию уполномоченного лица с последующей подачей дополнительно декларации на товары."

товары при условии, что декларант предъявляет коммерческий или официальный документ, содержащий основные сведения о соответствующей партии товаров, который может быть принят таможенной службой, а в необходимых случаях – представляет гарантию, обеспечивающую взимание требуемых пошлин и налогов.

(см. также Киотскую конвенцию с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Глава 3, часть 7.3.1. о периодическом декларировании грузов)

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, Стандартное правило 14 и Примечание)

Незначительные ошибки в представленных данных не должны быть причиной задержек ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 40. "Товары, указанные в декларации на товары, выпускаются непосредственно после проведения их проверки таможенной службой или после принятия решения не производить их проверку, при условии, что:

- не было выявлено никаких правонарушений;
- представлены лицензии на ввоз или вывоз либо любые другие необходимые документы;
- представлены все разрешения, касающиеся конкретной процедуры;
- уплачены все пошлины и налоги или приняты необходимые меры для обеспечения их уплаты."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 41. "Если таможенная служба имеет достаточно оснований полагать, что впоследствии декларант выполнит все операции для завершения таможенного оформления, она выпускает товары при условии, что декларант предъявляет коммерческий или официальный документ, содержащий основные сведения о соответствующей партии товаров, который может быть принят таможенной службой, а в необходимых случаях – представляет гарантию, обеспечивающую взимание требуемых пошлин и налогов.

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, Рекомендуемое правило 20)

1.2 Официальные документы

Количество копий экспортной декларации

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 15. "Таможенная служба требует представления оригинала декларации на товары и только минимально необходимого количества копий."

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение С.1, Рекомендуемое правило 12.)

2. Положения, связанные с импортом

2.1 Таможенные процедуры

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 25. "В национальном законодательстве предусматриваются положения, регулирующие порядок подачи и регистрации или проверки декларации на товары и подтверждающих документов до прибытия товаров."

(см. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение В.1, Рекомендуемое правило 24 и Примечание)

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 34 "При планировании проверок приоритет отдается проверке живых животных и скоропортящихся товаров, а также других товаров, срочный характер которых признается таможенной службой."

(См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение В.1, Рекомендуемое правило 33.)

Своевременное, скорое растаможивание грузов
UN/CEFACT, Рекомендация №. 13 "Рабочая группа....."

"Осознавая, что Совет таможенного сотрудничества, посредством Международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур (Киотской конвенции, в редакции от июня 1999), и, в особенности, посредством Генерального приложения, стремился побудить таможенные органы стран предоставить специальные средства для быстрого своевременного растаможивания

грузов; рекомендуется, чтобы правительства стран принимали во внимание положения Киотской конвенции и, в особенности, Генерального приложения, а также рассмотрели возможность введения их в национальное законодательство”.

Незамедлительный допуск на территорию импорта

UN/CEFACT, Рекомендация № 13 “Рабочая группа”..Принимая в расчет, что в некоторых странах были инициированы специальные процедуры, в соответствии с которыми не требовался детальный осмотр грузов и представление формальных доказательств в месте ввоза, что позволяет импортерам принимать грузы непосредственно на своей территории (в своих помещениях), платеж за которые иногда отсрочен, при условии, что:

- “грузы могут быть осмотрены;
- “Декларация ввоза и достаточные доказательства могут быть представлены по требованию;
- “такая информация удерживается с целью дальнейшей верификации; и
- “надежность платежей и ответственность за товары гарантированы;

“...
“рекомендует правительствам стран учесть развитие, имевшее место и описанное выше, с тем, чтобы в дальнейшем содействовать любым мерам, направленным на облегчение процедур международной торговли”

ВТО, (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило с переходным сроком 32

“Для уполномоченных лиц, отвечающих установленным таможенной службой критериям, включая соблюдение требований таможенной службы и использование удовлетворительной системы ведения коммерческой документации, таможенная служба предусматривает:

- выпуск товаров по представлению минимума сведений, необходимых для идентификации товаров и позволяющих заполнение окончательной декларации на товары в последующем;
- оформление товаров на объектах декларанта или в ином месте, разрешенном таможенной службой;

и в дополнение, по мере возможности, другие специальные процедуры, а именно:

- разрешающие подачу единой декларации на товары при их ввозе или вывозе за период времени, в течение которого товары неоднократно ввозились или вывозились одним и тем же лицом;
- допускающие использование такими уполномоченными лицами данных их коммерческой документации для самостоятельного начисления подлежащих уплате ими пошлин и налогов и в необходимых случаях для обеспечения соблюдения других требований таможенной службы;
- разрешающие подачу декларации на товары в форме внесения сведений в коммерческую документацию уполномоченного лица с последующей подачей дополнительно декларации на товары.”

Таможенные службы должны предоставлять информацию о процедурах по растаможиванию ВТО (WCO), Киотская конвенция, Генеральное приложение, Глава 9, Стандартное правило 1.

“Таможенная служба обеспечивает беспрепятственный доступ любого заинтересованного лица ко всей необходимой информации общего характера по применению таможенного законодательства.”

(См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение В.1, Рекомендуемое правило 65.)

ВТО (WCO), Рекомендация Совета таможенного сотрудничества (ВТО) относительно использования сайтов всемирной вэб-сети таможенными службами “...рекомендует, чтобы члены Совета и члены ООН или ее специализированных агентств, а также таможенных или экономических союзов, пользовались вэб сайтом Customs World Wide Web в своих административных целях,

А также рекомендует, чтобы члены Совета и члены ООН или ее специализированных агентств, а также таможенных или экономических союзов, должны поместить сайты в вэб-сети, где была бы размещена информация, по мере технической возможности и целесообразности, указанная в Приложении к настоящим Рекомендациям

Таможенные службы должны представлять информацию, необходимую для заполнения грузовой декларации

(См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение Е.6, Рекомендуемое правило 41.)

ВТО (WCO), Киотская конвенция, Генеральное приложение, Глава 9, Стандартное правило 2 "Таможенная служба обеспечивает беспрепятственный доступ любого заинтересованного лица ко всей необходимой информации общего характера по применению таможенного законодательства."

ВТО (WCO), Киотская конвенция, Генеральное приложение, Глава 9, Стандартное правило 5. "Таможенная служба предоставляет не только запрошенную информацию, но и любую другую относящуюся к делу информацию, которую она сочтет целесообразным довести до сведения заинтересованного лица."

(См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение В.1, Рекомендуемое правило 10.)

Переработка товаров внутреннего производства
ВТО (WCO), Киотская конвенция, Специальное приложение F, Глава 1, Рекомендуемое правило 25. "Продукты, полученные в результате переработки эквивалентных товаров, должны рассматриваться как компенсирующие продукты для целей применения настоящей Главы (эквивалентная компенсация)."

ВТО (WCO), Киотская конвенция, Специальное приложение F, Глава 1, Рекомендуемое правило 26. "Если эквивалентная компенсация допускается, таможенная служба должна разрешать вывоз компенсирующих продуктов до ввоза товаров для переработки на таможенной территории."

(См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение Е.6, Рекомендуемое правило 43 и Приложение)

Временный ввоз специального оборудования для погрузки/разгрузки
ВТО (WCO), Киотская конвенция, Специальное приложение J, Глава 3, Рекомендуемое правило 7. "Специальное оборудование для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, которое ввозится вместе с этими транспортными средствами коммерческого назначения и предназначается для обратного вывоза с ними независимо от того, может оно использоваться отдельно от транспортных средств коммерческого назначения или нет, должно быть разрешено к временному ввозу на таможенную территорию с условным освобождением от ввозных пошлин и налогов."

ВТО (WCO), Киотская конвенция, Специальное приложение J, Глава 3, часть 5. – о временном ввозе частей и оборудования "Запасные части и оборудование, предназначенные для использования при ремонте или техническом обслуживании в целях замены частей и оборудования, встроенных в транспортное средство коммерческого назначения или используемых в нем, которые уже временно ввезены на таможенную территорию, должны разрешаться к временному ввозу на эту территорию с условным освобождением от ввозных пошлин и налогов."

См. также Киотскую конвенцию в редакции 1973 г., Приложение А.3, Стандартное правило 10 и Примечание)

Ограниченный таможенный контроль ввозимых грузов
ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 6, Стандартное правило 2. "Таможенный контроль ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства."

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.1, стандартное правило 9)

Генеральная гарантия на грузы, находящиеся на временном складе
ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 5, стандартное правило 5. "В случаях, когда требуется представление гарантий для обеспечения выполнения обязательств, вытекающих из таможенных процедур, таможенная служба принимает генеральную гарантию, в том числе от декларантов, регулярно декларирующих товары в различных таможенных органах на данной таможенной территории."

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.2, стандартное правило 8)

Не требуется гарантий, если временный склад находится под контролем таможни
ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 5, стандартное правило 4. "В случаях, когда это предусмотрено национальным законодательством, таможенная"

служба не требует представления гарантий, если она убеждается, что обязательство, взятое перед ней, будет выполнено.”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.2, Рекомендуемое правило 10)

Товары, уничтоженные или утраченные на таможенном складе, пошлиной не облагаются ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Раздел 3, Стандартное правило 44. “В случаях, когда товары еще не выпущены для свободного обращения или когда они помещены под другой таможенный режим и при условии, что не выявлено никаких правонарушений, соответствующему лицу не предъявляется требование уплаты пошлин и налогов или уплаченные им таможенные пошлины и налоги подлежат возврату в следующих случаях:

- если по просьбе заинтересованного лица такие товары под таможенным контролем и с разрешения таможенной службы передаются государству или уничтожаются, либо доводятся до состояния утраты коммерческой ценности, причем все связанные с этим затраты относятся за счет заинтересованного лица;
- если такие товары уничтожаются или безвозвратно утрачиваются в результате аварии или форс-мажорных обстоятельств при условии, что такое уничтожение или утрата установлены надлежащим и признаваемым таможенной службой способом;
- естественного износа или убыли при условии, что естественный износ или убыль установлены должным образом, удовлетворительным для таможенной службы.

Любые отходы или остатки, образовавшиеся в результате уничтожения товаров, в случае их использования на внутреннем рынке или вывоза облагаются пошлинами и налогами, применяемыми к таким отходам или остаткам, ввозимым или вывозимым в этом состоянии.”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.1, Стандартное правило 21)

Ограничение временного хранения, ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение А, Глава 2, Стандартное правило 9. “Если национальное законодательство устанавливает ограниченный срок временного хранения, этот срок должен быть достаточен для того, чтобы импортер имел возможность полностью выполнить необходимые формальности для помещения товаров под какой-либо другой таможенный режим.”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.2, Стандартное правило 14)

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, Глава 1, Рекомендуемое правило 10. “По просьбе заинтересованного лица, по причинам, которые таможня сочтет уважительными, таможней должен продляться установленный срок”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение А.2, Рекомендуемое правило 15)

Права и обязанности декларанта ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандарт 8. “Декларант несет ответственность перед таможенной службой за достоверность сведений, указанных в декларации, и за уплату пошлин и налогов.”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1, Стандартное правило 8.)

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 9. “Перед подачей декларации на товары декларанту разрешается на условиях, определяемых таможенной службой:

- а) произвести осмотр товаров;
- б) взять образцы”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1, Стандартное правило 8)

Таможенные органы должны предоставлять информацию о процедуре растаможивания ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 9, Стандартное правило 1. “Таможенная служба обеспечивает беспрепятственный доступ любого заинтересованного лица ко всей необходимой информации общего характера по применению таможенного законодательства.”

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1, Стандартное правило 65)

и в дополнение, по мере возможности, другие специальные процедуры, а именно:

разрешающие подачу единой декларации на товары при их ввозе или вывозе за период времени, в течение которого товары неоднократно ввозились или вывозились одним и тем же лицом;

Взятые образцы не подлежат декларированию

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 10. "Таможенная служба не требует представления отдельной декларации на товары в отношении образцов, взятых с разрешения и под контролем таможенной службы, при условии, что эти образцы включены в декларацию на товары на соответствующую товарную партию."

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1, Рекомендуемое правило 9)

Отсроченное декларирование товаров внутри страны

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Правило с переходным сроком 32.

"Для уполномоченных лиц, отвечающих установленным таможенной службой критериям, включая соблюдение требований таможенной службы и использование удовлетворительной системы ведения коммерческой документации, таможенная служба предусматривает:

- выпуск товаров по представлению минимума сведений, необходимых для идентификации товаров и позволяющих заполнить окончательную декларацию на товары в последующем;
- оформление товаров на объектах декларанта или в ином месте, разрешенном таможенной службой;

и в дополнение, по мере возможности, другие специальные процедуры, а именно:

- разрешающие подачу единой декларации на товары при их ввозе или вывозе за период времени, в течение которого товары неоднократно ввозились или вывозились одним и тем же лицом;
- допускающие использование такими уполномоченными лицами данных их коммерческой документации для самостоятельного начисления подлежащих уплате ими пошлин и налогов и в необходимых случаях для обеспечения соблюдения других требований таможенной службы;
- разрешающие подачу декларации на товары в форме внесения сведений в коммерческую документацию уполномоченного лица с последующей подачей дополнительно декларации на товары."

(См. также Киотскую конвенцию с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Глава 3, часть 7.3.1. о периодическом декларировании грузов)

(См. также Киотскую Конвенцию 1973, Приложение В.1, Рекомендуемое правило 25 и Примечание)

Быстрый досмотр грузов

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 33. "В случаях, когда таможенная служба принимает решение о том, что указанные в декларации товары должны быть проверены, такая проверка проводится в возможно короткий срок после регистрации декларации на товары."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, Глава 3, Стандартное правило 8. – о инспектировании и выборке образцов товаров. Это стандартное правило (Генеральное приложение, Стандартное правило 33) устанавливает ключевой принцип, на основании которого таможня решая вопрос о досмотре груза, должна предпринять его без каких-либо задержек. Использование слова «когда» подразумевает, что вес товаров, которые задекларированы, не должны подвергаться досмотру как правило. Это связано со стандартным правилом 6.4 (Генеральное приложение, Глава 6. Стандартное правило 4), которое указывает, что решение о досмотре груза должно приниматься по технике оценки риска. Это обеспечит растаможивание груза в возможно самые краткие сроки, даже если таможня решит провести досмотр.

Решение о проведении досмотра должно приниматься как можно быстрее. В некоторых случаях Таможня в состоянии принять решение сразу после регистрации декларации на груз.

(См. также Киотскую Конвенцию 1973, Приложение В.1, Стандартное правило 32)

Ограниченный таможенный контроль

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Глава 6. Стандартное правило 2. "Таможенный контроль ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства."

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Глава 6. Стандартное правило 4. "Таможенная служба применяет метод анализа рисков для определения лиц и товаров, включая транспортные средства, подлежащих проверке, и степени такой проверки."

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Глава 6. Часть 4, о принципах таможенного контроля. "Таможенный контроль, таким образом, должен ограничиваться минимальным количеством процедур, необходимых для обеспечения исполнения основных задач и должны выполняться избирательно, используя методы управления рисками в максимально возможной степени."

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1, Стандартное правило 38 и Примечание).

Растаможивание после общего осмотра, в каждом случае, когда это представляется возможным
ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Руководство к Генеральному приложению. Глава 3. Часть 8. – о досмотре и выборке образцов товара "Обзор груза может быть либо общим, либо детальным. При общем осмотре Таможней осуществляются все или некоторые из некоторых проверок:

- подсчет упаковок;
- сравнение отметок и номеров с указанными в декларации или инвойсах;
- сличение груза с указанным в декларации.

Общий осмотр может считаться достаточным тогда, когда однородные товары ввозятся или вывозятся часто, одними и теми же лицами, и эти лица известны таможне как надежные; когда точность отдельных частей, указанных в декларации груза, может быть сверена по сопроводительным документам или другим доказательствам; либо когда пошлины на ввоз или вывоз такого груза, низкие.

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение В.1, Рекомендуемое правило 39)

Избирательный детальный осмотр

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Руководство к Генеральному приложению. Глава 3. Часть 8. о досмотре и выборке образцов товара. "Детальный осмотр проводится тогда, когда Таможню не удовлетворяют точность отдельных данных в грузовой декларации или в сопроводительных документах. Аналогичным образом, груз, облагаемый существенными пошлинами на ввоз или вывоз, может быть подвергнут обычному, более тщательному досмотру. Детальный досмотр обычно включает в себя:

- тщательную инспекцию грузов, для того, чтобы определить по возможности более точно их состав;
- верификацию их количества;
- верификацию классификации тарифов;
- верификацию их суммы; и
- если это необходимо, верификацию происхождения товаров.

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение В.1, Рекомендуемое правило 40 и Примечание)

Условное декларирование грузов, если нет полной информации

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Глава 3. Стандартное правило 13. "В случаях, когда по причинам, признанным таможенной службой обоснованными, декларант не располагает всей необходимой для заполнения декларации на товары информацией, разрешается подача предварительной или неполной декларации на товары при условии, что она содержит сведения, признанные таможенной службой необходимыми, и что декларант принимает обязательство полностью ее заполнить в установленный срок."

(См. также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение В.1. Рекомендуемое правило 12 и Примечание)

2.2 Официальные документы

WTO (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Раздел 3. Стандартное правило 11. Содержание декларации на товары определяется таможенной службой. Письменная форма декларации на товары должна соответствовать типовой форме ООН.

В случае применения процесса автоматизированного таможенного оформления формат декларации на товары, подаваемой электронным способом, основывается на международных стандартах электронного обмена данными, как это предписано Рекомендациями Совета таможенного сотрудничества по информационным технологиям."

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение В.1, Примечание 2 к Стандартному правилу 11)

Количество копий грузовой декларации

WTO (WCO). Киотская конвенция. Раздел 3. Стандартное правило 15 "Таможенная служба требует представления оригинала декларации на товары и только минимально необходимого количества копий"

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение В.1, Рекомендуемое правило 13)

Отсутствие требования о представлении сертификата происхождения

WTO (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение К, Глава 2. Рекомендуемое правило 2. "Документарное доказательство происхождения товара необходимо только тогда когда это нужно для применения льготных таможенных пошлин, в целях осуществления экономических или торговых мер, согласованных в одностороннем, двустороннем или многостороннем порядке или для целей здравоохранения или общественного порядка"

(См. Также Киотскую конвенцию 1973, Приложение D.2, Стандартное правило 2)

Принятие сертификата происхождения

WTO (WCO). Измененная Киотская конвенция. Специальное приложение К, Глава 2. Рекомендуемое правило 12. "В тех случаях, когда представление документов, подтверждающих происхождение товаров, является обязательным, декларация о происхождении товаров должна приниматься в отношении следующих категорий товаров:

- (a) товаров, направляемых мелкими партиями в адрес частных лиц или провозимых в багаже физических лиц, при условии что эти ввозимые товары носят некоммерческий характер, а их совокупная стоимость не превышает сумму, составляющую не менее 500 долларов США;
- (b) партий товаров коммерческого назначения, совокупная стоимость которых не превышает сумму, составляющую не менее 300 долларов США.

В случаях отправки нескольких партий товаров, перечисленных в пунктах (a) или (b), в одно и то же время, одним и тем же способом, одному и тому же товарополучателю, одним и тем же товаротправителем их совокупная стоимость принимается равной общей стоимости этих партий товаров."

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение D.2, Рекомендуемое правило 12.)

Информация о происхождении товара

WTO (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение. Глава 9. Стандартное правило 1. "Таможенная служба обеспечивает беспрепятственный доступ любого заинтересованного лица ко всей необходимой информации общего характера по применению таможенного законодательства."

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Приложение D.2, Стандартное правило 14)

Унификация сертификатов происхождения

WTO (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение К, Глава 2. Рекомендуемое правило 6. "При пересмотре действующих бланков или разработке новых бланков свидетельств о происхождении товаров Договаривающиеся стороны обязаны использовать образец, приведенный в Приложении I к настоящей Главе, в соответствии с Примечаниями в Приложении II и с учетом Правил в Приложении III.

(См. также Киотскую конвенцию 1973, Специальное приложение, Приложение D.2, Рекомендуемое правило)

3. Положения, связанные с транзитными перевозками

3.1 Таможенные процедуры

Ограниченный осмотр

ЕЭК ООН, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 года, статья 10. "Договаривающиеся стороны соглашаются применять, по мере возможности, простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, в особенности грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, предусматривая проведение их контроля только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками."

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, статья 5

"1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможах."

2. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях производить в этих таможах досмотр грузов."

Освобождение от уплаты таможенных пошлин

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, статья 4. "Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможах."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, Глава 1

Стандартное правило 3. "Товары, перевозимые в режиме таможенного транзита, не облагаются пошлинами и налогами при соблюдении установленных таможенной службой условий и представления любых необходимых гарантий."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 4.)

Единообразные таможенные закладные на транзитные грузы

ЕЭК ООН, Конвенция МДП 1975, статья 8(3). "Каждая Договаривающаяся Сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения."

"Примечание: - Рекомендуется, чтобы таможенные службы ограничивались суммой, равной USD 50,000 за TIR карнет, как максимальным пределом суммы, которая может быть выставлена в требовании к ассоциации-гаранту. В случае перевозки алкогольных или табачных изделий, Таможенным службам рекомендуется увеличить максимальную сумму, которая может быть заявлена в требовании к ассоциации-гаранту до USD 200,000."

Отсутствие требования индивидуального расчета пошлины на транзитный груз

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, 1975, статья 8 (3) и 8 (6). "Каждая Договаривающаяся Сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения."

"В целях определения сумм пошлин и сборов..., данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное."

Режим TIR должен действовать на все виды транспорта

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, 1975, статья 2. "Настоящая Конвенция касается перевозки грузов... в контейнерах... при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом."

ПО общему правилу грузы не сопровождают

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, статья 23. "Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

- требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождалась за счет перевозчиков."

Не облагаются пошлиной транзитные грузы, случайно утерянные или уничтоженные ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 3 стандартное правило 44. "В случаях, когда товары еще не выпущены для свободного обращения или когда они помещены под другой таможенный режим и при условии, что не выявлено никаких правонарушений, соответствующему лицу не предъявляется требование уплаты пошлин и налогов или уплаченные им таможенные пошлины и налоги подлежат возврату в следующих случаях:

- если по просьбе заинтересованного лица такие товары под таможенным контролем и с разрешения таможенной службы передаются государству или уничтожаются, либо доводятся до состояния утраты коммерческой ценности, причем все связанные с этим затраты относятся за счет заинтересованного лица;
- если такие товары уничтожаются или безвозвратно утрачиваются в результате аварии или форс-мажорных обстоятельств при условии, что такое уничтожение или утрата установлены надлежащим и признаваемым таможенной службой способом;
- естественного износа или убыли при условии, что естественный износ или убыль установлены должным образом, удовлетворительным для таможенной службы.

Любые отходы или остатки, образовавшиеся в результате уничтожения товаров, в случае их использования на внутреннем рынке или вывоза облагаются пошлинами и налогами, применяемыми к таким отходам или остаткам, ввозимым или вывозимым в этом состоянии."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 2 Определение «возврата» «возврат» - полный или частичный возврат пошлин и налогов, уплаченных в отношении товаров, а также полное или частичное освобождение от пошлин и налогов, если они еще не уплачены."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Раздел 3, часть 11.1. о возврате уплаченных пошлин и налогов. "Когда импортируемый товар частично освобождается от пошлин и налогов с условием, что товар ре-экспортируется или будет использован в определенных целях, возврат может быть ограничен той частью суммы пошлин и налогов, которая не подлежала взиманию.

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Раздел 4, часть 2.3. о возврате. "Товар может быть поврежден, уничтожен или безвозвратно утерян, по случайности или при форс-мажорных обстоятельствах. Это также может произойти когда товар находится под контролем таможни (в транзите, на таможенном складе или в режиме временного допуска). В этих случаях, в целях обеспечения равенства, уплаченные пошлины и сборы могут быть возвращены полностью или в части.

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 30 и Примечание)

Не требуется сопровождения товаров или следование маршруту

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, Глава 1 Стандартное правило 15. "Только в случаях, когда таможенная служба считает такие меры обязательными, она требует:

- а) транспортировку товаров по предписанному маршруту; или
- б) транспортировку товаров под таможенным сопровождением.

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 23.)

Коммерческий или транспортный документ является описательной частью транзитной декларации ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, глава 1 стандартное правило 6. "Любой коммерческий или транспортный документ, в котором подробно изложены необходимые сведения, принимается в качестве описательной части декларации на товары для таможенного транзита, и это принятие отмечается на таком документе."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 рекомендуемое правило 13.)

Отсутствие излишних задержек и ограничений

ВТО, Генеральное соглашение по тарифам и торговле, Статья V (3). "За исключением случаев несоответствия применяемым таможенным законам и правилам, такие перевозки, идущие из терри-

тории других договаривающихся сторон или на их территорию, не подвергаются каким-либо излишним задержкам или ограничениям."

3.2 Здравоохранение и безопасность

Не требуется медико-санитарная инспекция транзитных грузов, если нет опасности заражения ЕЭК ООН, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 года, приложение 2, статья 4. "В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по возможности освобождают транзитные грузы от медико-санитарного контроля."

Не требуется ветеринарная инспекция животных, если нет опасности заражения ЕЭК ООН, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 года, приложение 3, статья 5. "В рамках действующих конвенций Договаривающиеся стороны в тех случаях, когда не существует опасности заражения, по мере возможности освобождают от ветеринарного контроля продукты животного происхождения, перевозимые транзитом."

Не требуется фитосанитарная инспекция грузов, если нет опасности заражения ЕЭК ООН, Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 года, приложение 4, статья 5. "В рамках действующих конвенций, за исключением случаев, когда такие меры необходимы для защиты растений в их странах, Договаривающиеся стороны по мере возможности освобождают транзитные грузы от фитосанитарного контроля."

3.3 Безопасность

Декларант выбирает формы гарантии ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 1. "Национальное законодательство предусматривает случаи, требующие представления гарантий, и устанавливает формы их представления."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 14.)

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 3. "Любому лицу, от которого требуется представление гарантий, разрешается выбрать одну из форм гарантий при условии, что она приемлема для таможенной службы."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 рекомендуемое правило 15.)

Генеральная гарантия на несколько транзитных операций ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 5. "В случаях, когда требуется представление гарантий для обеспечения выполнения обязательств, вытекающих из таможенных процедур, таможенная служба принимает генеральную гарантию, в том числе от декларантов, регулярно декларирующих товары в различных таможенных органах на данной таможенной территории."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 17.)

По завершению, освобождение от обязательств по гарантиям без задержек ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 7. "В случаях, когда гарантии представлены, освобождение от обязательств по этим гарантиям осуществляется в возможно короткий срок после того, как таможенная служба удостоверилась в надлежащем исполнении обязательств, в обеспечение исполнения которых эти гарантии представлялись."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.1 стандартное правило 28.)

4. Меры, связанные с перегрузкой товаров

4.1 Таможенные процедуры

Товары, допущенные к перегрузке, не облагаются пошлинами и налогами ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, Глава 2 Стандартное правило 2. "Товары, допущенные к перегрузке, не облагаются пошлинами и налогами, если соблюдаются условия, установленные таможенной службой."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.2 стандартное правило 3)

Не облагаются пошлинами уничтоженные или утраченные товары ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 3 стандартное правило 44. "В случаях, когда товары еще не выпущены для свободного обращения или когда они помещены под другой таможенный режим и при условии, что не выявлено никаких правонарушений, соответствующему лицу не предъявляется требование уплаты пошлин и налогов или уплаченные им таможенные пошлины и налоги подлежат возврату в следующих случаях:

- если по просьбе заинтересованного лица такие товары под таможенным контролем и с разрешения таможенной службы передаются государству или уничтожаются, либо доводятся до состояния утраты коммерческой ценности, причем все связанные с этим затраты относятся за счет заинтересованного лица;
- если такие товары уничтожаются или безвозвратно утрачиваются в результате аварии или форс-мажорных обстоятельств при условии, что такое уничтожение или утрата установлены надлежащим и признаваемым таможенной службой способом;
- естественного износа или убыли при условии, что естественный износ или убыль установлены должным образом, удовлетворительным для таможенной службы.

Любые отходы или остатки, образовавшиеся в результате уничтожения товаров, в случае их использования на внутреннем рынке или вывоза облагаются пошлинами и налогами, применяемыми к таким отходам или остаткам, ввозимым или вывозимым в этом состоянии."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение Е.2 стандартное правило 24)

Сокращенная пошлина на поврежденные и не экспортированные товары ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 3 стандартное правило 44. "В случаях, когда товары еще не выпущены для свободного обращения или когда они помещены под другой таможенный режим и при условии, что не выявлено никаких правонарушений, соответствующему лицу не предъявляется требование уплаты пошлин и налогов или уплаченные им таможенные пошлины и налоги подлежат возврату в следующих случаях:

- если по просьбе заинтересованного лица такие товары под таможенным контролем и с разрешения таможенной службы передаются государству или уничтожаются, либо доводятся до состояния утраты коммерческой ценности, причем все связанные с этим затраты относятся за счет заинтересованного лица;
- если такие товары уничтожаются или безвозвратно утрачиваются в результате аварии или форс-мажорных обстоятельств при условии, что такое уничтожение или утрата установлены надлежащим и признаваемым таможенной службой способом;
- естественного износа или убыли при условии, что естественный износ или убыль установлены должным образом, удовлетворительным для таможенной службы.

Любые отходы или остатки, образовавшиеся в результате уничтожения товаров, в случае их использования на внутреннем рынке или вывоза облагаются пошлинами и налогами, применяемыми к таким отходам или остаткам, ввозимым или вывозимым в этом состоянии."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 2 Определение возврата "возврат" - полный или частичный возврат пошлин и налогов, уплаченных в отношении товаров, а также полное или частичное освобождение от пошлин и налогов, если они еще не уплачены."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Раздел 3, часть 11.1. о возврате уплаченных пошлин и налогов. "Когда импортируемый товар

частично освобождается от пошлин и налогов с условием, что товар реэкспортируется или будет использован в определенных целях, возврат может быть ограничен той частью суммы пошлин и налогов, которая не подлежала взиманию.

WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Генеральному приложению, Раздел 4, часть 2.3. о возврате. "Товар может быть поврежден, уничтожен или безвозвратно утерян, по случайности или при форс-мажорных обстоятельствах. Это также может произойти когда товар находится под контролем таможи (в транзите, на таможенном складе или в режиме временного допуска). В этих случаях, в целях обеспечения равенства, уплаченные пошлины и сборы могут быть возвращены полностью или в части.

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 стандартное правило 24 и Примечание)

Товар, подлежащий перегрузке, не подлежит осмотру
WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 6 стандартное правило 2. "Таможенный контроль ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 рекомендуемое правило 16.)

По общему правилу перегрузка не требует сопровождения

WTO (WCO), Киотская конвенция 1973, Приложение E.2, Стандартное правило 18. "Только если таможня сочтет такие меры абсолютно необходимыми, они проводят следующие действия:
"(a) требуют, чтобы груз следовал заявленному маршруту; или
"(b) требуют, чтобы груз следовал в сопровождении"

4.2 Гарантии

Декларант имеет право выбирать форму гарантии
WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 1. "Национальное законодательство предусматривает случаи, требующие представления гарантий, и устанавливает формы их представления."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 стандартное правило 11.)

Товар, подлежащий перегрузке, не подлежит осмотру
WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 3. "Любому лицу, от которого требуется представление гарантий, разрешается выбрать одну из форм гарантий при условии, что она приемлема для таможенной службы."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 рекомендуемое правило 12.)

Генеральная гарантия на несколько транзитных операций
WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 5. "В случаях, когда требуется представление гарантий для обеспечения выполнения обязательств, вытекающих из таможенных процедур, таможенная служба принимает генеральную гарантию, в том числе от декларантов, регулярно декларирующих товары в различных таможенных органах на данной таможенной территории."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 стандартное правило 14.)

WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 6. "Если требуется представление гарантии, сумма гарантии должна быть наименьшей, и, в отношении оплаты пошлин и налогов, не должна превышать сумму, которая может быть выплачена"

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 рекомендуемое правило 15.)

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.2 стандартное правило 11.)

WTO (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 5 стандартное правило 3. "Любому лицу, от которого требуется представление гарантий, разрешается выбрать одну из форм гарантий при условии, что она приемлема для таможенной службы."

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся Сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся Сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.

5.1 Мультимодальные перевозки

2. Признанные Договаривающимися Сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Использование кодов видов транспорта

UN/CEFACT, Рекомендация № 19. "Рабочая группа рекомендует применять описанные коды там, где есть необходимость показать вид транспорта в целях международной торговли"

Недокументированный временный ввоз транспортных средств или контейнеров, перевозящих грузы по книжке МДП

ЕЭК ООН, Конвенция МДП, статья 15. "При временном ввозе дорожного транспортного средства,

состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется."

"1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся Сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся Сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.

2. Признанные Договаривающимися Сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение E, Глава 1 рекомендуемое правило 17. "Для целей операций таможенного транзита должны признаваться таможенные пломбы и средства идентификации зарубежной таможенной службы за исключением случаев, когда:

- они сочтены недостаточными;
- они считаются ненадежными;
- таможенная служба производит контроль товаров.

Когда таможенные пломбы и крепежные приспособления зарубежной таможенной службы признаны на таможенной территории, они должны пользоваться такой же правовой защитой на этой территории, как и национальные пломбы и крепежные приспособления."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение E.1 рекомендуемое правило 26)

Минимально необходимое число таможенных формальностей.

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Генеральное приложение, глава 1 стандартное правило 2. "Условия и порядок применения таможенных правил и процедур настоящего Приложения, а также Специальных приложений определяются национальным законодательством и должны быть предельно простыми."

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение A.3 стандартное правило 3.)

Временный ввоз транспортных средств

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение J, Глава 3 рекомендуемое правило 3. "Транспортные средства коммерческого назначения, груженные или порожние, должны разрешаться к временному ввозу на таможенную территорию с условным освобождением от ввозных пошлин и налогов при условии, что эти транспортные средства коммерческого назначения не будут использоваться для внутренних перевозок на таможенной территории страны временного ввоза. Они должны быть предназначены для обратного вывоза, не

претерпев никаких изменений, кроме обычного износа в результате эксплуатации, обычного потребления смазочных масел и топлива, а также осуществления необходимого ремонта.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 стандартное правило 6.)

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение J. Глава 3 стандартное правило 4. “Гарантия или документ о временном ввозе транспортных средств коммерческого назначения, должным образом зарегистрированных за рубежом, требуется таможенной службой, только когда она считает это существенно необходимым для целей таможенного контроля.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 рекомендуемое правило 7.)

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение J. Глава 3 стандартное правило 5. “В тех случаях, когда таможенная служба устанавливает срок для обратного вывоза транспортных средств коммерческого назначения, она принимает во внимание все обстоятельства, связанные с осуществлением предполагаемых транспортных операций.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 стандартное правило 8.)

ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение J. Глава 3 рекомендуемое правило 6. “По запросу заинтересованного лица и по причинам, признанным таможенной службой обоснованными, она обязана продлить первоначально установленный срок.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 рекомендуемое правило 9.)

Пошлина на уничтоженные или поврежденные транспортные средства
ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Генеральное приложение, глава 3 стандартное правило 44. “В случаях, когда товары еще не выпущены для свободного обращения или когда они помещены под другой таможенный режим и при условии, что не выявлено никаких правонарушений, соответствующему лицу не предъявляется требование уплаты пошлин и налогов или уплаченные им таможенные пошлины и налоги подлежат возврату в следующих случаях:

- если по просьбе заинтересованного лица такие товары под таможенным контролем и с разрешения таможенной службы передаются государству или уничтожаются, либо доводятся до состояния утраты коммерческой ценности, причем все связанные с этим затраты относятся за счет заинтересованного лица;
- если такие товары уничтожаются или безвозвратно утрачиваются в результате аварии или форс-мажорных обстоятельств при условии, что такое уничтожение или утрата установлены надлежащим и признаваемым таможенной службой способом;
- естественного износа или убыли при условии, что естественный износ или убыль установлены должным образом, удовлетворительным для таможенной службы.

Любые отходы или остатки, образовавшиеся в результате уничтожения товаров, в случае их использования на внутреннем рынке или вывоза облагаются пошлинами и налогами; применяемыми к таким отходам или остаткам, ввозимым или вывозимым в этом состоянии.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 стандартное правило 33)

Не проводится сверка документов на транспортное средство
ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение J. Глава 3 стандартное правило 11. “Не требуется легализация, подтверждение, удостоверение подлинности или предварительное рассмотрение документов, представляемых или подаваемых таможенной службе в связи с въездом транспортных средств коммерческого назначения, зарубежными представителями страны въезда транспортных средств коммерческого назначения.”

(см. также Киотскую конвенцию 1973 года, Приложение А.3 стандартное правило 25.)

(См. Также I.28 - об отмене консульских формальностей)

Сокращенно количество копий декларации о прибытии груза
ВТО (WCO). Киотская конвенция с изменениями. Специальное приложение J. Глава 3 стандартное правило 10. “Таможенная служба обязана сократить насколько это возможно число экземпляров въездной декларации, которые должны быть ей представлены.”

(См также Киотскую конвенцию 1973, Приложение А.3, Стандартное правило 21.)

Использование международных контейнеров во внутреннем сообщении

ВТО (WCO), Таможенная конвенция о контейнерах, статья 9. "Договаривающиеся Стороны разрешают использование контейнеров, ввезенных с применением процедуры временного ввоза в соответствии с положениями настоящей Конвенции, для внутренних перевозок грузов, и в этом случае каждая Договаривающаяся Сторона имеет право вменить и обязанность выполнение всех или некоторых условий, указанных в Приложении 3.

"(т.е.: (а) транспортировка контейнеров наиболее прямым маршрутом непосредственно до или поблизости с точкой погрузки экспортируемого груза, или откуда контейнер будет экспортироваться порожним;

"(b) контейнер будет использован только один раз во внутреннем сообщении до того как будет реэкспортирован)"

Допуск иностранных контейнеров на временный ввоз

ВТО (WCO), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, статья 3

"1. При выполнении условий, изложенных в статьях 4 - 9, каждая Договаривающаяся Сторона разрешает временный ввоз как груженых, так и порожних контейнеров.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не разрешать временный ввоз контейнеров, которые были предметом купли, аренды или аренды-купли или контракта аналогичного характера, заключенного лицом, проживающим или имеющим постоянное местожительство на ее территории.

Временный допуск для запасных частей контейнеров

ВТО (WCO), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, статья 10.

"Разрешается временный ввоз запасных частей, предназначенных для ремонта временно ввезенных контейнеров."

Временный допуск запасных частей и оборудования для контейнеров

ВТО (WCO), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, статья 11.

"Договаривающиеся Стороны согласились разрешить временный ввоз принадлежностей и оборудования временно ввезенных контейнеров, ввозимых либо вместе с контейнером и вывозимых отдельно или с другим контейнером, либо ввозимых отдельно и вывозимых вместе с контейнером."

Недокументированный ввоз иностранных контейнеров

ВТО (WCO), Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года, статья 6. "...к

контейнерам, временно ввезенным в соответствии с условиями настоящей Конвенции, применяется режим временного ввоза без предъявления таможенных документов при их ввозе и вывозе, а также без представления гарантий."

Допуск иностранных контейнеров

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Специальное приложение Е, Глава 1

Стандартное правило 10. "В случаях, когда груз перевозится в транспортной единице и при этом груз должен быть опломбирован таможенной службой, таможенные пломбы налагаются непосредственно на транспортную единицу, если она сконструирована и оборудована таким образом, что:

- а) таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом;
- б) никакие товары не могут быть извлечены или вложены в опломбированную часть транспортной единицы без оставления видимых следов вскрытия или повреждения таможенной пломбы;
- в) отсутствуют потайные места для сокрытия товаров;
- г) все места, в которых могут находиться товары, легко доступны для таможенного осмотра.

Таможенная служба решает, обеспечивает ли транспортная единица цели таможенного транзита."

ВТО (WCO), Киотская конвенция с изменениями, Руководство к Специальному приложению Е, Глава 1, Часть 6.4. об оформлении и допуске транспортных единиц. "...Существуют ряд международных соглашений, разрешенных для транспортировки грузов в опломбированном виде.

Некоторые из этих международных соглашений – Таможенная конвенция о контейнерах 1956 г., Конвенция о дорожных перевозках с применением книжки МДП, а также Правила Центральной комиссии по навигации на Рейне, касающиеся опломбирования судов, ходящих по Рейну. (в редакции от 21 ноября 1963 г.)

Транспортные средства могут быть также согласованы для допуска в соответствии с положениями новых соглашений, положения которых станут превалировать над существующими. В дальнейшем, такие условия могут быть согласованы администрациями дополнительно, посредством двусторонних или многосторонних соглашений таможенными службами, обуславливающих использование транспортных средств, таких как контейнеров с международным стандартом объема менее одного кубического метра, но удовлетворяющих во всех других отношениях прочим требованиям таможни по отношению к контейнерам, и только на своих территориях”

(См. Также Киотскую конвенцию 1973 г., Приложение Е.1, Примечание к Стандартному правилу 21.)