



КОНВЕНЦИИ МДП 1975 ГОДА

Выполнил: студент IV курса
группа ДС-04
Шацких Алексей

Москва
2011



Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы при пересечении грузами территории одного или более государств применяют в каждом из них национальные системы контроля и процедуры.

Они различаются в зависимости от государства, однако зачастую предполагают осмотр груза на каждой национальной границе и применение национальных гарантийных требований (гарантия, таможенные закладные, депозиты) в целях покрыть возможную сумму пошлин и сборов в период транзита грузов по каждой из территорий.

Подобные меры, применяемые в каждой последующей стране транзита, ведут к значительным расходам, задержкам и простоям при перевозке.

В этой связи и была разработана система МДП, имеющая целью сократить трудности, с которыми сталкивается перевозчик, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры, обеспечив при этом должным образом каждому государству, по территории которого осуществляется перевозка грузов, получение доходов.



Источником системы МДП является соглашение, заключенное в 1949 году небольшим числом стран Европы под эгидой Европейской экономической комиссии.

Положительные результаты применения этой ограниченной системы привели к заключению Конвенции МДП 1959 года.

Данная Конвенция была пересмотрена в 1975 году с учетом практического опыта функционирования этой системы, а также технических достижений и меняющихся требований. В результате этого 20 марта 1978 года вступила в силу Конвенция МДП 1975 года.

После вступления в силу она заменила собой в отношениях между Договаривающимися сторонами Конвенцию МДП 1959 года, действие которой было прекращено. Тем не менее бывшая Конвенция все еще остается в силе, поскольку одна из 38 Договаривающихся Сторон до сих пор не присоединилась к новой Конвенции.

В настоящее время Конвенция МДП 1975 года насчитывает 43 Договаривающихся Сторон, включая Европейское экономическое сообщество.



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

грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах

пошлины и сборы, в отношении которых существует риск неуплаты, должны на весь период перевозки обеспечиваться международной гарантией

с грузом должна следовать признанная в международном масштабе книжка, принятая к использованию в стране отправления и действующая в качестве контрольного документа в странах отправления, транзита и назначения

меры таможенного контроля, осуществляемые в стране отправления, должны признаваться странами транзита и назначения



В соответствии с Конвенцией МДП перевозка грузов должна осуществляться в контейнерах или в грузовых отделениях транспортных средств, конструкция которых препятствует доступу к содержимому при наличии таможенных печатей и пломб, и любая попытка добраться к этому содержимому будет сразу видна.

В Конвенции установлены стандарты на конструкцию и процедуры допущения к перевозке транспортных средств и контейнеров, вследствие чего перевозка грузов может осуществляться с применением МДП только в транспортных средствах или контейнерах, допущенных в соответствии с упомянутыми выше требованиями или с требованиями таможенной Конвенции, касающейся контейнеров, 1972 года.

К перевозкам тяжеловесных и громоздких грузов, которые не могут осуществляться обычными транспортными средствами, применяются специальные положения.



От Договаривающихся Сторон требуется признать на своих территориях гарантийные объединения, которые должны принадлежать к международной системе гарантий и принимать на себя обязательства нести любую ответственность по данной системе гарантий относительно таможенных пошлин, подлежащих уплате другими объединениями этой системы в отношении требований, возникающих на ее территории.

Такие системы гарантий выдают книжки МДП для использования входящими в них гарантийными объединениями, и предъявление такой книжки МДП в связи с транзитной операцией подтверждает наличие гарантии.



Следовательно, такая система может рассматриваться как последовательность национальных транзитных операций, основанная тем не менее скорее на международных, а не национальных мерах, т.е. перевозка по международной гарантии с использованием международного транзитного документа, удостоверенного таможенными органами страны отправления, и в условиях сохранности груза, контролируемого таможенными органами при помощи печатей и пломб, наложенных в стране отправления.

Единственная международная система гарантий, действующая в рамках системы МДП, функционирует под управлением Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в Женеве, Швейцария



Первоначально система МДП была предназначена только для международных автомобильных перевозок грузов. Однако ограничение сферы действий данной системы только автомобильным транспортом постепенно смягчалось с учетом потребностей внешней торговли.

Сейчас Конвенция МДП 1975 года требует, чтобы по меньшей мере часть перевозки осуществлялась автомобильным транспортом.

Вследствие этого в настоящее время Конвенция допускает осуществление перевозок не только автомобилями, но, например, и прицепами в смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении, а также перевозки контейнеров различными видами транспорта.

Таким образом, в настоящее время при осуществлении широкого круга транспортных операций можно воспользоваться преимуществами проверенной системы международного транзита, представляющей ценность, как для торговых фирм, так и для таможенных органов.



Данная система, несомненно, имеет преимущества для таможенных органов, поскольку она дает возможность, сократить число обычных требований, установленных национальными транзитными процедурами (гарантии, документация, меры контроля), или сделать их менее жесткими.



В том же время она позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего, с точки зрения оборудования, физического досмотра в странах транзита, который теперь сводится лишь к проверке печатей, пломб и внешнего состояния транспортного средства или контейнера с грузом, перевозимым транзитом в стране назначения, и предоставления действующих национальных гарантий, а также введения национальной системы проверки документации.



Кроме того, есть еще и те преимущества, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу - книжке МДП, - что снижает риск представления неправильной информации таможенным органам.



Преимущества для торговых и транспортных фирм не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальными задержками со стороны таможенных органов. Путем сокращения транзитных препятствий на пути движения внешнеторговых грузов система МДП способствует развитию международной торговли. Она позволяет значительно сократить транспортные издержки за счет сокращения задержек в пути.

Кроме того, пересмотренные положения Конвенции МДП 1975 года позволяют более широко использовать ее преимущества для перевозок грузов в контейнерах. И наконец, устраняя препятствия на пути международных автомобильных перевозок, обусловленные проведением таможенного контроля, она предоставляет экспортерам большую свободу в плане выбора вида транспорта, наиболее подходящего для удовлетворения их потребностей.



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



Для того, чтобы сделать систему МДП по возможности более доступной для всех стран, желающих ее использовать, Конвенция МДП 1975 года открыта для присоединения всех стран - членом Организации Объединенных Наций или любого из ее специализированных учреждений, а также сходных с ними международных органов.

Она также открыта для любого другого государства по приглашению Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Решение административных вопросов, связанных с данной Конвенцией, возложено на Административный комитет, членами которого имеют право быть все Договаривающиеся Стороны.

Комитет собирается ежегодно в целях рассмотрения вопросов, связанных с применением Конвенции, и, в случае необходимости, вносит в нее изменения в соответствии с современными требованиями.