



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2004/21
2 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом

(Сто седьмая сессия, 15-18 июня 2004 года,
пункт 5 b) повестки дня)

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О ВРЕМЕННОМ ВВОЗЕ ЧАСТНЫХ ДОРОЖНЫХ
ПЕРЕВОЗОЧНЫХ СРЕДСТВ (1954 ГОДА) И ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О
ВРЕМЕННОМ ВВОЗЕ КОММЕРЧЕСКИХ ДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ
СРЕДСТВ (1956 ГОДА)**

Применение Конвенции

**Представлено Международным туристским альянсом и
Международной автомобильной федерацией (МТА и ФИА)**

Иногда в рамках системы ТТК, функционирующей в соответствии с условиями упомянутых выше конвенций, касающихся транспортных средств, имеют место случаи наложения ареста, мошенничества или преступной деятельности. Поскольку в этих конвенциях не указаны конкретные условия, регулирующие эти вопросы, к Рабочей группе WP.30 обращена просьба изложить свое мнение, с тем чтобы оказать содействие МТА и ФИА в проводящейся ими деятельности с целью успешного урегулирования ряда сохраняющихся таможенных претензий.

Статьи 13 (14 в Конвенции 1956 года), 28 и 31, по-видимому, могут толковаться различными таможенными администрациями по-разному. Мнение Рабочей группы запрашивается с тем, чтобы обеспечить консенсус мнений Договаривающихся сторон относительно применения определенных положений. Для удобства ссылки эти статьи воспроизведены в приложении к настоящему документу.

Статьи 13 (Конвенции 1954 года) и 14 (Конвенции 1956 года) распространяются на удостоверенные происшествия, в результате которых сильно повреждены перевозочные средства. Они гласят, что обратный вывоз не требуется при условии, что а) уплачиваются пошлины, б) транспортные средства сдаются в казну той страны, в которую они были временно ввезены, или с) транспортное средство уничтожается под официальным наблюдением.

В конце пункта 1 с) статьи 13 (14) содержатся слова "согласно требованию таможенных властей". Относятся ли эти слова только к подпункту с), либо у таможенных властей есть выбор между положениями подпунктов а), б) или с)? **Например, если перевозочное средство повреждено в случае происшествия и это происшествие надлежащим образом удостоверено полицией, то имеют ли таможенные органы право отказать в сдаче перевозочного средства в казну той страны, в которую они были временно ввезены, в соответствии с подпунктом б) и настаивать на оплате пошлин в соответствии с подпунктом а)?**

В случае надлежащим образом удостоверенных происшествий полиция зачастую налагает арест на перевозочное средство. **Если перевозочное средство содержится в полиции, т.е. не возвращается в таможенную, и, следовательно, не имеется возможности требовать его сдачи в казну той страны, в которую оно было временно ввезено, либо требовать его уничтожения под официальным наблюдением, то будет ли гарантирующая ассоциация все же нести ответственность за оплату таможенной претензии?**

Статья 13.2 (14.2) гласит, что в тех случаях, когда перевозочное средство не может быть вывезено обратно вследствие наложения на него ареста, исполнение требования об обратном вывозе приостанавливается на время этого ареста. Конвенция предусматривает, что уведомление о таможенной претензии должно быть представлено в течение одного года после окончания срока действия таможенного документа; однако данное требование о годичном предельном сроке не может применяться к транспортным средствам, арестованным на продолжительный период времени. **В таком случае в какой момент может быть представлено уведомление о таможенной претензии? Каким образом определяется момент прекращения "ареста"?**

Статья 13.2 (14.3) предусматривает, что таможенные органы, как предполагается, уведомляют гарантирующую ассоциацию об арестах перевозочных средств и сообщают ей о мерах, которые они планируют принять. Однако формулировка "в кратчайший возможный срок" ослабляет обязательство, вытекающее из слова "уведомляют". **При каких обстоятельствах для этих органов будет приемлемым уведомление гарантирующей ассоциации об аресте транспортного средства и о мерах, которые они планируют принять?**

Гарантирующие ассоциации МТА и ФИА иногда сталкиваются со случаями обмана и преступной деятельности, когда водитель либо держатель ТТК арестовывается и транспортное средство конфискуется. Положения статьи 28 охватывают случаи обмана, нарушения и злоупотребления, в которых может возбуждаться преследование и приниматься санкции в отношении нарушителя. **В случае задержания водителя либо содержания его под стражей наряду с наложением ареста на перевозочное средство либо его конфискацией может ли гарантирующая ассоциация нести ответственность за уплату таможенной претензии, даже несмотря на невозможность обратного вывоза данного перевозочного средства?**

Статья 31 касается любого нарушения положений Конвенции, любого подмена, сообщения ложных сведений или акта, влекущих за собой извлечение незаконной выгоды для какого-либо лица, обусловленной временным ввозом. Эта статья предусматривает, что на нарушителя может быть наложено наказание, предусмотренное законами той страны, где было совершено нарушение. **Может ли гарантирующая ассоциация нести ответственность за оплату, предусмотренную таким наказанием?**

Существует ли какой-либо закон о сроках давности, который либо подразумевается в конвенциях о транспортных средствах, либо закреплен международным правом и касается урегулирования таможенных претензий?

Например, если какая-либо таможенная претензия не урегулирована в течение периода времени, предусмотренного в конвенциях, и таможенные органы не предпринимают путем переписки с гарантирующей ассоциацией никаких усилий для доведения данного дела до конца в течение следующих нескольких лет, **то по истечении какого периода времени данная претензия может быть сочтена не имеющей законной силы?**

Может ли применяться термин "форс-мажор" в тех случаях, когда таможенные претензии нельзя урегулировать обычным способом (т.е. в предельные сроки, предписанные в конвенциях) ввиду разрыва дипломатических отношений между двумя странами? Например, две страны разрывают дипломатические отношения в 1990 году и затем восстанавливают их в 1995 году. Могут ли в таком случае таможенные претензии, существовавшие по состоянию на 1990 год, рассматриваться в качестве недействительных в 1995 году ввиду форс-мажорных обстоятельств?

Ознакомление с мнением данной Рабочей группы по вышеизложенным вопросам позволит МТА и ФИА завершить работу по ряду нерешенных вопросов, касающихся применения положений конвенций о транспортных средствах.

Приложение

Выдержки из

**Таможенной конвенции о временном ввозе частных дорожных
перевозочных средств (1954 года)**

**Таможенной конвенции о временном ввозе коммерческих
дорожных перевозочных средств (1956 года)**

Статья 13 (Конвенции 1954 года)/

Статья 14 (Конвенции 1956 года)

1. Несмотря на требование обратного вывоза, установленное в статье 12 [Конвенции 1954 года, в статье 13 Конвенции 1956 года], не требуется вывозить обратно сильно поврежденные перевозочные средства, когда имели место вполне удостоверенные несчастные случаи, при условии, что эти перевозочные средства:
 - a) оплачиваются теми ввозными пошлинами и налогами, оплате которыми они подлежат; или
 - b) сдаются без каких-либо издержек в казну той страны, в которую они были временно ввезены, и в этом случае держатель документов на временный ввоз освобождается от уплаты ввозных пошлин и налогов; или
 - c) уничтожаются под официальным наблюдением за счет соответствующих сторон, при этом оставшиеся части и материалы облагаются ввозными пошлинами и налогами, оплате которыми они подлежат, согласно требованию таможенных властей.
2. Если временно ввезенное перевозочное средство не может быть вывезено обратно вследствие наложения на него ареста не по иску частного лица, то требование о его обратном вывозе в течение срока действительности документов на временный ввоз может приостанавливаться на время такого ареста.
3. Таможенные власти уведомляют в кратчайший возможный срок гарантирующую ассоциацию об арестах, наложенных этими таможенными властями или от их имени на перевозочные средства, ввезенные по документам на временный ввоз, гарантированным этой ассоциацией, и сообщают ей о мерах, которые они намерены принять.
4. Если перевозочное средство или предмет, перечисленные в документах, либо утеряны, либо украдены во время действия ареста и только в период нахождения

перевозочного средства или предмета в распоряжении государственных властей, кроме случаев наложения ареста по иску частных лиц, с держателя документов на временный ввоз, который должен представить доказательства ареста таможенным властям, ввозные пошлины или налоги не могут взиматься.

Статья 28 (Конвенция 1954 года)

В случае обмана, нарушений или злоупотреблений Договаривающиеся стороны, несмотря на постановления настоящей Конвенции, могут принимать меры против лиц, пользующихся документами на временный ввоз, для взыскания ввозных пошлин и налогов, а также налагать любые наказания, которые навлекают на себя такие лица. В таких случаях гарантирующие ассоциации оказывают таможенным властям свое содействие.

Статья 28 (Конвенция 1956 года)

В случае обмана, нарушения или злоупотребления положения настоящей Конвенции не затрагивают права Договаривающихся сторон возбуждать преследования против держателей документов на временный ввоз или пользующихся ими лиц для взыскания ввозных пошлин и налогов, а также принимать любые санкции, которым в силу их вины подлежат такие лица. В подобных случаях гарантирующие ассоциации оказывают таможенным органам свое содействие.

Статья 31 (конвенций 1954 года и 1956 года)

Любое нарушение положений настоящей Конвенции, любой подмен, сообщение ложных сведений или акт, влекущие за собой извлечение незаконной выгоды для какого-либо лица или предмета, вытекающие из системы ввоза, установленной настоящей Конвенцией, может служить основанием для наложения на нарушителя в той стране, где это нарушение было совершено, наказаний, предусмотренных законами этой страны.
