

# ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ТРАНЗИТОМ ПО СИСТЕМЕ ТИР

Перевод с английского языка ООН, 1991 г.

Справочно: в данной работе употребляются выражения: система ТИР, Конвенция ТИР, Карнет ТИР, что в переводе на русский язык означает: система международной дорожной перевозки, Конвенция о международной дорожной перевозке (МДП), книжка международной дорожной перевозки (МДП). В повседневной практике принято употреблять выражения "система ТИР", "Конвенция ТИР", "карнет ТИР" без перевода на русский язык.

## I. ВВЕДЕНИЕ

В ноябре 1975 года на состоявшейся по инициативе Экономической комиссии ООН для Европы конференции была разработана Конвенция о международной перевозке грузов автомобильным транспортом, известная во всем мире под названием "Конвенция ТИР". Прошедшие со времени вступления в силу этого документа 15 лет доказали, что Конвенция ТИР 1975 года была и остается одной из наиболее удачных транспортных конвенций Организации Объединенных Наций.

Идеи, заложенные в этой конвенции, и предусмотренный ею таможенный транзитный режим явились основой для функционирования многих региональных таможенных транзитных систем, что прямо или косвенно способствовало развитию международных перевозок грузов, в частности международных автомобильных перевозок, не только в Европе, но и на Ближнем Востоке, в Африке и Латинской Америке. Каждый, кто путешествует по дорогам Европы, не может не обратить внимание на таблички с надписью ТИР, прикрепленные к тысячам автотягачей и полуприцепов,двигающихся по этим дорогам. Несмотря на то, что эти синие таблички с белыми буквами могут иногда представлять для некоторых автомобилистов определенные препятствия, снижающие скорость их путешествия, для водителей грузовых транспортных средств и для операторов перевозок грузов эти таблички означают пропуск или средство для быстрой и эффективной международной перевозки грузов.

Конвенция ТИР 1975 г. в 1991 году отмечает свою 15-ю годовщину. Этот юбилей предоставляет нам благоприятную возможность еще раз напомнить о преимуществах, которые дает система ТИР своим участникам, и поразмышлять о будущем международных перевозок грузов транзитом по системе ТИР.

## II. ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ КОНВЕНЦИИ ТИР

Работа над созданием таможенной системы международных перевозок грузов транзитом через одну или более стран началась вскоре после окончания Второй мировой войны по инициативе и под руководством Экономической комиссии ООН для Европы.

Первое соглашение ТИР было разработано в 1949 году и применялось между ограниченным числом европейских стран. Успехи, полученные при применении этого соглашения, послужили серьезным основанием для проведения переговоров с целью разработки приемлемой для всех стран конвенции по этому вопросу. В 1959 году такая конвенция была принята Комитетом по внутреннему транспорту Экономической комиссии ООН для Европы, и она вступила в силу в 1960 году под названием "Конвенция ТИР".

В 1975 году эта конвенция была пересмотрена и принята новая Конвенция ТИР 1975 года, в которой были учтены предыдущий практический опыт, технические достижения, таможенные изменения и транспортные требования. Опыт, приобретенный в первые 15 лет действия этой системы, был успешно использован для упрощения, повышения ее эффективности и таможенной надежности. Второй причиной, послужившей для пересмотра первой конвенции ТИР, явилось применение в начале 60-х годов новых способов и методов перевозок грузов в международных сообщениях: морских и железнодорожных контейнерных перевозок. С внедрением в практику обменных полуприцепов появилась возможность повышения эффективности автомобильно-железнодорожных перевозок. Новая смешанная технология перевозок грузов потребовала признания контейнера в качестве безопасного в таможенном отношении транспортного средства. Таким образом, новые методы перевозок послужили причиной для распространения режима ТИР не только на автомобильные, но и на железнодорожные, водные и морские перевозки. Конечно, при условии, что одно из звеньев этой транспортной цепи представляет автомобильный транспорт.

Новая конвенция ТИР была разработана в 1975 году и вошла в силу в 1978 году. Она включает в себя режим смешанных транзитных перевозок и отвечает требованиям современных методов и способов перевозок. Эта конвенция заменила собой старую Конвенцию 1959 г. и фактически положила конец ее действию между участниками. Однако Конвенция ТИР 1959 г., в силу ряда причин, продолжает применяться в отдельных странах. Например, Япония до сих пор является участником Конвенции 1959 г. и еще не присоединилась к Конвенции 1975 г.

## III. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ СИСТЕМЫ ТИР

Прошедшие после принятия Конвенции ТИР 1975 г. 15 лет доказали ее высокую эффективность. Это один из наиболее удачных документов, разработанных Экономической комиссией ООН для Европы.

На сегодня к Конвенции ТИР 1975 г. присоединились 44 участника, включая ЕЭС. Конвенция полностью покрывает европейский регион, она распространяется на Северную Африку, Ближний и Средний Восток. Ее участниками являются Канада, США, Уругвай, Чили.

Об успехах системы ТИР можно судить по количеству выдаваемых карнетов ТИР. Так, если в 1952 году было выдано всего 3000 карнетов ТИР, то в 1989 году количество выданных карнетов ТИР составило 590 тыс. экземпляров, т.е. ежедневно выдавалось по 2000 этих карнетов. Это, конечно, меньше, чем в 1985 году, когда было выдано около 860 тыс. карнетов ТИР. Однако это падение практически полностью приходится на Испанию и Португалию, которые, после их приема в ЕЭС не стали требовать предъявления карнетов ТИР при въезде транспортных средств с грузами на территории своих стран, а использовали для таможенного обеспечения действовавшую в этих странах собственную систему таможенной защиты.

Более 40% выданных в 1989 году карнетов ТИР приходилось на три страны: Турция – 104000, Греция – 85000, Венгрия – 71000.

#### **IV. ЦЕЛЬ СИСТЕМЫ ТИР**

Таможенные транзитные системы любой страны создаются в целях максимально возможного содействия свободному перемещению товаров в международной торговле под таможенными печатями с одновременным соблюдением таможенных требований, обеспечивающих надежность и сохранность грузов при перевозке их по территориям транзитных стран и предоставлением этим странам гарантий в получении возможных пошлин и налогов в случае нарушения таможенных правил, действующих в этих странах.

Действующая в настоящее время всеобщая транзитная система ТИР обеспечивает успешное выполнение перечисленных выше целей национальных таможенных транзитных систем. Конечно, при этом понимается, что применяемые этой системой формальности не являются ни слишком обременительными для таможенных органов, ни слишком сложными для экспедиторов, операторов перевозок или их агентов. Поэтому при применении этой системы придается большое значение сохранению баланса требований таможенных служб, с одной стороны, и экспедиторов и перевозчиков, с другой.

Обычно, в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы при перемещении товаров через границу одного или нескольких государств применяют в каждом случае национальные таможенные процедуры и правила таможенного контроля. Эти процедуры и правила в каждой стране имеют свои особенности и различаются в зависимости от страны, однако, традиционно они предусматривают осмотр груза на каждой национальной границе и обложение товара различными депозитами и налогами, гарантирующими, в случае необходимости, покрытие пошлин и сборов во время транзита груза через территорию данной страны. Указанные меры, применяемые к товарам в каждой стране транзита, ведут к задержкам, простоям, вмешательству в процесс перевозки и, в конечном счете, к значительным дополнительным расходам.

В попытке сократить вышеуказанные трудности, испытываемые перевозчиками, и в то же время предложить таможенным органам международную систему контроля, способную заменить национальные таможенные процедуры и правила, с эффективным обеспечением защиты доходов каждого государства, через территории которых перевозятся товары, и была разработана и внедрена система ТИР.

#### **V. ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМЫ ТИР**

Прошедший после принятия Конвенции ТИР 1975 г. период убедительно доказал привлекательность этой системы как для перевозчиков, так и для таможенных органов, прежде всего, в силу ее эффективности и простоты, а именно:

для того, чтобы обеспечить перемещение товаров в международных сообщениях с возможно минимальным доступом к ним во время их нахождения в пути и с максимально возможным таможенным обеспечением во всех странах, через которые эти товары следует к месту назначения, система ТИР отвечает четырем требованиям, образующим основу этой системы.

Эти требования состоят в следующем:

– грузы должны перевозиться в транспортных средствах (автомобилях, прицепах, полуприцепах, контейнерах и т.д.), исключающих доступ к этим грузам;

– все налоги, пошлины, сборы, связанные с риском перевозки через территории всех стран следования товара, должны быть обеспечены гарантией, имеющей международную силу;

– товары должны сопровождаться специальной формы книжкой (карнетом), принятой в международной практике и признанной в качестве контрольного документа в стране отправления товара, в странах транзита груза и в стране назначения товара;

– меры, принимаемые органами таможенного контроля в стране отправления товара, должны быть взаимно признаны в странах транзита и назначения товара. Ниже дается краткое описание перечисленных четырех требований, предъявляемых системой ТИР.

## **1. Пригодность автомобилей и контейнеров к международной перевозке.**

В отношении этого требования Конвенция ТИР предусматривает допуск к международным перевозкам только тех транспортных средств, грузовые отсеки которых изготовлены таким образом, что не имеют доступа внутрь, если они обеспечены таможенной печатью, и любая попытка проникновения внутрь такого отсека становится ясно видимой.

С этой целью конвенцией установлены стандарты конструкций транспортных средств и утверждены специальные процедуры. Товары допускаются к перевозке под прикрытием книжки ТИР только в тех автомобилях или контейнерах, которые отвечают вышеуказанным требованиям.

Для перевозки тяжеловесных и негабаритных грузов, для которых не могут применяться нормальные транспортные средства, предусмотрены специальные требования.

Если контейнер или другое транспортное средство отвечает требованиям Конвенции ТИР, то на их использование в международном сообщении выдаются соответствующие национальные разрешения, так называемые сертификаты для автомобилей и специальные пластины – для контейнеров.

Новые конструкции транспортных средств, предлагаемые производителями, ежегодно рассматриваются постоянной рабочей группой Экономической комиссии ООН для Европы. Рабочая группа дает свое заключение о пригодности предлагаемых транспортных конструкций к международным перевозкам грузов, приглашая в необходимых случаях заинтересованные стороны и внося в Конвенцию ТИР необходимые дополнения.

## **2. Международная система гарантий.**

Вторым базовым элементом транзитного режима по Конвенции ТИР является международная гарантийная система.

Эта система предусмотрена с тем, чтобы, в случае невозможности привлечения к ответственности оператора перевозки, действующего под прикрытием Конвенции ТИР, национальная ассоциация или объединение, выступающие в качестве гаранта по Конвенции ТИР, обеспечили бы получение таможенными органами пошлин и налогов, могущих возникнуть во время перевозки грузов транзитом по территории данной страны.

Действие системы гарантий ТИР является прямым. Каждая ассоциация, представляющая перевозчиков в данной стране и признанная в качестве гаранта таможенной администрацией этой страны, гарантирует платежи на ее территории любых налогов и пошлин, которые могут возникнуть из-за любых нарушений во время перевозки груза под прикрытием Конвенции ТИР.

Эта национальная ассоциация гарантирует платежи пошлин и налогов национальными и иностранными перевозчиками, действующими под прикрытием карнета ТИР, выданного национальной ассоциацией данной страны самостоятельно или по ее поручению ассоциацией любой другой страны.

Поэтому каждая страна имеет выгоду от предоставления гарантии на своей территории всем перевозчикам, действующим под прикрытием Конвенции ТИР. Собственно говоря, национальная ассоциация является деловым партнером таможенных органов страны, к которому эти таможенные органы могут обратиться в случае каких-либо нарушений таможенных правил провоза груза через территорию страны. Таким образом, данная система может считаться преемницей национальных систем транзитного перемещения товаров, имеющей международный характер, поскольку перемещение товаров по этой системе обеспечено гарантиями, имеющими международное значение. При этом все национальные ассоциации, участвующие в этой системе, образуют, как бы, гарантийную цепь, связывающую всех участников системы ТИР.

На сегодняшний день это единственная хорошо функционирующая гарантийная система, которая субсидируется и управляется Международным союзом автомобильного транспорта.

В случае любого нарушения, произошедшего во время перевозки груза, таможенные органы, прежде чем обращаться в гарантирующую ассоциацию, должны принять меры к получению платежей с лиц, непосредственно ответственных за это нарушение.

Однако, если все же возникнет необходимость применения гарантийной системы ТИР, например, в случаях, когда непосредственно виновная сторона обанкротилась, то гарантирующей организацией, к которой могут обращаться таможенные органы с целью разрешения этого дела в пределах страны, на территории которой произошло нарушение, должна быть национальная ассоциация международных автоперевозчиков. В свою очередь, национальная гарантирующая ассоциация обращается за возмещением через Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный страховой пул.

Поскольку гарантия не может быть неограниченной, финансовые пределы ответственности устанавливаются для каждой страны отдельно. Однако максимальный уровень ответственности, обеспечиваемой МСАТ, установлен в размере 50 тыс. долл. США за каждый карнет ТИР.

Конвенция ТИР также предусматривает временные ограничения для обращения таможенных органов к гарантии. Поэтому, оговорено, если таможенные органы использовали книжку ТИР без согласования с гарантирующей ассоциацией, то никаких претензий не может быть предъявлено по поводу обеспечения гарантийных платежей, если только не будет доказано, что платежный сертификат был получен обманным или ложным путем. В случаях, если карнет ТИР не был погашен или был погашен по согласованию, гарантирующая ассоциация должна быть уведомлена об этом в течение года, считая с даты принятия карнета ТИР к оформлению в соответствующей стране.

Требование об уплате причитающихся налогов, пошлин и сборов может быть предъявлено не ранее, чем через три месяца с даты вышеуказанного уведомления. Этот срок необходим для проведения соответствующего детального изучения вопроса и представления таможенным органам необходимых объяснений, делающих во многих случаях платежи ненужными.

### **3. Карнет ТИР.**

Третьим и наиболее наглядным элементом системы ТИР, наряду с табличкой ТИР, устанавливаемой на самом транспортном средстве, является карнет ТИР, представляющий административную основу системы ТИР.

В настоящее время карнеты ТИР выдаются Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) национальным ассоциациям автомобильных перевозчиков (гарантирующим ассоциациям). Основанием для выдачи этих карнетов служат конкретные соглашения, заключенные между МСАТ и национальными ассоциациями. Каждая национальная ассоциация распространяет полученные карнеты среди перевозчиков своей страны в соответствии с обязательствами и на условиях документов, подписанных между национальной ассоциацией и конкретным перевозчиком.

Титульный лист карнета ТИР, отрывные листы и корешки являются неотъемлемой функциональной частью карнета ТИР с точки зрения осуществления контроля со стороны таможенных органов и действия гарантирующей системы.

Для каждой страны, где применяется система ТИР, требуется два отрывных листа и два корешка карнета ТИР. Действующие в настоящее время карнеты ТИР состоят из 14 или 20 отрывных листов и корешков, поэтому один карнет ТИР может быть использован в 7 или 10 странах, как максимум.

Само предъявление карнета ТИР с наименованием МСАТ, национальной ассоциации, их подписями и печатями, и надлежащим образом заполненного перевозчиком, является доказательством наличия гарантии.

Карнет ТИР остается в силе до конца исполнения всей операции, осуществляемой под его действием, до предъявления таможенным органам страны назначения товара, разумеется, при условии, что он представлен в таможенные органы страны отправления в течение времени, установленного выдавшей его ассоциацией.

В дополнение к обычным карнетам ТИР, с 1 сентября 1987 г. в действие введены многоцелевые карнеты ТИР. Новый карнет ТИР применяется в региональных и межконтинентальных смешанных перевозках.

Новый многоцелевой карнет ТИР выдается также МСАТ и имеет четко отличаемый от обычных отрывных листов дополнительный лист, предназначенный для осуществления смешанных перевозок, с указанием в нем физических и юридических лиц, включенных в общую транспортную схему перевозки.

Владелец многоцелевого карнета ТИР при передаче груза, перевозимого под его прикрытием, вносит наименование и адрес последующего держателя или предъявителя многоцелевого карнета ТИР в дополнительный лист, что в свою очередь, удостоверяется соответствующей печатью или другими опознавательными знаками, которые прилагаются таможенными органами, и подтверждает количество транспортных документов, прикладываемых к карнету ТИР, если таковые имеются.

Такая процедура повторяется всякий раз, когда товар, перевозимый по многоцелевому карнету ТИР, передается последующему перевозчику. При этом заполненный дополнительный лист карнета ТИР сохраняется у стороны, передающей груз, а пропечатанная копия дополнительного листа остается в карнете ТИР.

Этот дополнительный лист карнета ТИР, предназначенный для смешанной перевозки, не является таможенным документом, а представляет собой доказательство ответственности сторон перевозки в случае нарушения системы ТИР и способствует разрешению претензий между транспортными операторами смешанной перевозки.

С 1 сентября 1989 г. этот тип карнета ТИР обеспечивается также международной гарантией.

#### **4. Международное признание мер по таможенному контролю.**

Четвертым и последним элементом системы ТИР является принцип мер таможенного контроля. Этот принцип заключается в том, что меры таможенного контроля, осуществленные в стране отправления товара, должны быть признаны и приняты в странах транзита и назначения этого товара.

Вследствие соблюдения этого принципа товары, перевозимые под таможенными печатями по системе ТИР в грузовых автомобилях или контейнерах, как правило, не подвергаются таможенному досмотру в пути следования. В этом заключается основное преимущество системы ТИР. Это преимущество дает прямую выгоду транспортному оператору и перевозчику.

Конечно, эта система не лишает таможенные органы права производить на местах таможенные проверки в случае наличия у них подозрения на нарушение правил перевозки грузов. Однако при этом понимается, и это даже оговорено в Конвенции ТИР, что такие проверки будут проводиться в виде исключения. Важным для этой процедуры является то, что проверка, произведенная таможенными органами страны отправления, признается таможенными органами стран на всем пути следования груза. В силу этого признания, таможенным органам страны отправления придается решающая роль, ибо от доверия к ним зависит эффективное функционирование всей системы ТИР.

Поэтому крайне важно, чтобы таможенный досмотр в таможенных органах отправления товара был полным, точным и строгим, поскольку вся система ТИР зависит именно от этого первого таможенного досмотра. При этом должно быть обращено особое внимание на недопущение следующих моментов:

- ложное заявление товаров, что может позволить подменить в пути одни товары другими, например: заявлены обои, а загружены сигареты. Следовательно, перевозчик может в пути следования выгрузить сигареты и загрузить обои;

- перевозку товаров, не включенных в манифест карнета ТИР, например сигареты, алкогольные напитки, наркотики, оружие и т.д.

Таможенные службы места отправления товара должны перед наложением таможенных печатей проверить состояние транспортного средства (кузова автомобиля, прицепа, полуприцепа, контейнера), обратив особое внимание на наличие возможных заплат и швов, поскольку такие транспортные средства не включены в сертификат допуска их к эксплуатации.

## **VI. ДЕЙСТВИЕ СИСТЕМЫ ТИР**

На таможене отправления груза, которая, как правило, является единственным местом, где происходит выполнение экспортных формальностей, представители таможенной службы проверяют груз на основе данных, внесенных перевозчиком в карнет ТИР. После осмотра груза они опечатывают таможенными печатями транспортное средство и делают об этом отметку в карнете ТИР, оставляют у себя отрывной лист, заверяют корешок отрывного листа и возвращают карнет ТИР перевозчику, который может начинать движение, т.е. может приступить к транспортировке груза. При пересечении границы, таможенные службы, расположенные на выезде из страны (выходная таможня), проверяют наличие и целостность печатей, наложенных таможеней места отправления груза, оставляют у себя второй отрывной лист карнета ТИР и делают соответствующую запись в корешке этого листа. После этой процедуры транспортное средство может покинуть страну, а надлежащим образом заверенные корешки отрывных листов служат свидетельством тому, что все действия, связанные с исполнением требований Конвенции ТИР в данной стране, выполнены должным образом.

С этого момента таможенные процедуры по проверке груза до места его назначения осуществляются по следующей схеме:

Органы выходной таможни, т.е. таможни, расположенной на границе, направляют оторванный от карнета ТИР лист в таможенные органы места отправления груза, где происходит сравнение полученного отрывного листа с отрывным листом, первоначально оставленным таможеней при выпуске товара с места отправления. И если в отрывном листе выходной таможни нет никаких оговорок и у таможенной службы места погрузки не имеется никаких возражений, то действия по карнету ТИР для данной страны считаются законченными, а карнет ТИР считается принятым без оговорок.

В случае, если отрывной лист содержит оговорки выходной таможенной, или, в случае, если этот лист не поступил в таможенную службу отправления груза, то эта последняя таможенная служба начинает расследовать такой случай в стране, ассоциация которой выступает гарантом по данному карнету ТИР, информируя ее о том, что карнет ТИР был заверен с оговорками или не был заверен вообще. Если данные объяснения не удовлетворяют таможенные органы, они обращаются к Конвенции ТИР и национальному законодательству. На основе положений этих правовых норм определяются налоги и пошлины, причитающиеся таможенным органам. Если оказывается невозможным получить указанные налоги и пошлины непосредственно с виновной стороны, таможенные органы информируют ассоциацию-гаранта о том, что она будет плательщиком требуемой суммы. В каждой стране, через которую следует груз, действует система, подобная той, которая принята в стране отправления товара.

Входная таможенная служба страны, через которую перемещается транзитом груз, проверяет таможенные печати и изымает из карнета ТИР один отрывной лист. Такую же операцию проводит и выходная таможенная служба. Оба листа сравниваются для осуществления окончательного контроля за движением груза в этой транзитной стране.

В случае обнаружения нарушений, дело подлежит рассмотрению в порядке, описанном выше. Что касается страны назначения, то в случае совпадения входной таможенной службы с таможенной службой места назначения груза, входная таможенная служба удостоверяет карнет ТИР, оставляет у себя оба отрывных листа и, таким образом, принимает на себя ответственность за товары, подлежащие передаче другой таможенной схеме (склад, импортная таможенная очистка и т.д.).

В случае, если груз должен быть доставлен на другую таможенную службу в стране назначения, то входная таможенная служба данной страны поступает вышеописанным образом, т.е. производит проверку таможенных печатей, изымает отрывной лист и т.д. и груз направляет на таможенную службу места назначения груза.

Такова обычная процедура действия системы, однако право контроля каждой таможенной службой, принимающей участие в этой процедуре, остается в неприкосновенности. И если у таможенной службы возникает подозрение в обмане, мошенничестве, или она обнаружит нарушения печати, или в случае опасения в том, что карнет ТИР подделан, она проверяет груз.

В целях обеспечения более эффективного контроля таможенные органы могут установить для транспортного средства заданный маршрут движения, на котором легко прослеживается наличие на этих транспортных средствах таблицы ТИР. Маршрут также предусматривает разумное время нахождения на нем транспортного средства. Перевозчик, который не может уложиться в это время или не придерживается заданного маршрута в силу различных причин (наводнения, заносы, поломки), должен быть в состоянии представить доказательства, вынудившие его нарушить предложенные ему правила движения.

В более серьезных случаях, таких как нарушение таможенных печатей, необходимость перегрузки груза на другое транспортное средство, частичное или полное уничтожение груза, перевозчик должен получить подтверждение такому случаю от местных властей в виде соответствующего удостоверения.

На основе этих документов таможенные органы могут начать расследование, требуемое для производства окончательной оценки штрафов, налогов, пошлин и т.д.

## **VII. ПРЕИМУЩЕСТВА СИСТЕМЫ ТИР**

### **а) Для таможенных органов**

Преимущества системы ТИР для таможенных органов заключаются в том, что она до минимума сокращает требования, предъявляемые к проведению мер таможенного контроля на границе и при прохождении груза транзитом через страну.

При этом объем людских ресурсов и технических средств, особо дорогостоящего компонента современной таможенной службы, необходимых для осуществления физической таможенной проверки, ограничивается до уровня, требуемого для проведения простого осмотра таможенных печатей и внешнего вида транспортных средств.

Эта система исключает применение национальных гарантирующих систем и национальных документов. Большим преимуществом этой системы является также то, что груз перевозится по одному транзитному документу, карнету ТИР, что сокращает риск получения таможенными органами неточной информации о грузе.

### **б) Для перевозчиков**

Не меньшие преимущества система ТИР предоставляет коммерческим и транспортным организациям. Эти преимущества заключаются, прежде всего, в том, что грузы, перемещаемые через национальные границы, подвергаются только самому минимальному вмешательству таможенных органов. Устранение традиционных

таможенных препятствий на пути перемещения товаров в международном сообщении поощряет развитие мировой внешней торговли. Сокращая до минимума задержки в транзите грузов, система предоставляет значительные возможности для экономии транспортных расходов. В результате пересмотра положений Конвенции ТИР созданы условия для широкого использования этой системы при перевозках товаров в контейнерах. Наконец, устраняя препятствия, создаваемые таможенным контролем международному автомобильному движению, система облегчает экспортерам задачу более свободного выбора формы перевозок грузов, наиболее полно отвечающей их интересам.

В целях оказания содействия развитию смешанных перевозок с применением режима ТИР, в 1987 году в действие был введен новый карнет ТИР. Этот карнет служит доказательством ответственности лиц за нарушение системы ТИР и способствует решению претензий между операторами смешанных перевозок.

## **VIII. АДМИНИСТРАЦИЯ СИСТЕМЫ ТИР**

Конвенция ТИР 1975 г. – одна из самых современных, отвечающих уровню требований дня, таможенных конвенций. Прошедшее после принятия конвенции время доказало ее высокую практическую эффективность. Фактически сведены на нет судебные случаи вследствие неясных или неточных положений и различного толкования таможенных правил.

Нормальное функционирование Конвенции ТИР обусловлено рядом причин. Одной из этих причин является заинтересованность всех ее участников: будь то перевозчик, таможенный орган или экспедитор в бесперебойном обеспечении деятельности системы, поскольку она непосредственно экономит их время и деньги.

Вторая причина заключается в том, что авторы Конвенции ТИР 1975 г. в свое время уже обеспечили необходимые объяснения ее положений. Были разработаны пояснительные примечания, которые включены в Конвенцию в качестве ее неотъемлемой части. Примечания дают толкование отдельных положений конвенции и ее приложений, а также описание принятой практики, рекомендуемой к применению в повседневной деятельности. При этом пояснительные примечания не изменяют положений конвенции, они делают содержание положений конвенции, их значение и сферу применения более точными. Вместе с тем, необходимо иметь в виду, что в мире постоянно происходят какие-либо технические и технологические изменения. И то положение вещей, которое было в 1975 году, также претерпело определенные изменения. Следовательно, положения, которые принимались при создании Конвенции, в наши дни утратили силу. Эти изменения коснулись не только таможенных вопросов, но и конструктивных особенностей автотранспортных средств и контейнеров, а также форм и методов контрабанды. Причем, особо опасное значение приобрела контрабанда наркотиков, высокая стоимость которых и громадные доходы от их реализации, служат стимулирующим фактором в изобретении более изощренных форм и методов контрабанды.

Указанные выше факторы требуют от системы ТИР и самой Конвенции ТИР, как ее правовой основы, постоянно учитывать происходящие изменения и быть на уровне предъявляемых ими требований. Решением этих задач занимаются Административный комитет Конвенции ТИР и Экономическая комиссия ООН для Европы.

В Административный комитет входят все члены Конвенции ТИР. Заседания комитета проводятся один раз в год под эгидой Экономической комиссии ООН для Европы в Женеве. На этих заседаниях принимаются поправки к Конвенции, при этом ее участникам предоставляется возможность обмениваться мнениями о функционировании системы. На начало 1992 года со времени вступления в 1975 году в силу Конвенции принято и действует 12 поправок к ней.

Дела Административного комитета готовятся Рабочей группой по таможенным вопросам на транспорте Экономической комиссии ООН для Европы. Рабочая группа проводит обычно три заседания в год. Заседания проходят в Женеве. Рабочая группа принимает замечания к отдельным положениям Конвенции, однако эти замечания не имеют законной силы и не обязательны для участников Конвенции, как это имеет место с упомянутыми выше пояснительными примечаниями к Конвенции, которые имеют обязательную силу для ее участников. Вместе с тем эти замечания крайне важны для правильного толкования, согласования и применения самой Конвенции ТИР, поскольку они отражают согласованное мнение Рабочей группы Экономической комиссии ООН для Европы, в которой представлено большинство членов Конвенции и, следовательно, участников системы ТИР.

## **IX. ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ТИР**

### **а) Повсеместное применение системы ТИР**

С целью создания возможностей и благоприятных условий для применения системы ТИР во всех странах, Организация Объединенных Наций взяла эту систему под свое покровительство и всячески поощряет ее применение.

В 1984 году Экономический и Социальный Совет ООН принял резолюцию (1984/79), разработанную Экспертной группой Экономической комиссии для Европы по таможенным вопросам на транспорте. Эта резолюция рекомендует всем странам изучить возможность их присоединения к Конвенции ТИР и внесении этой Конвенции в свои национальные законодательства.

Резолюция также рекомендует международным, межправительственным и неправительственным организациям, в т.ч. Региональным комиссиям ООН всячески способствовать внедрению в практику системы ТИР в качестве универсальной транзитной системы.

В ответ на эту резолюцию Экономического и Социального Совета, секретариат Европейской комиссии для Европы получил обнадеживающие ответы из ряда других регионов мира, которые в конечном счете ведут к принятию системы ТИР в качестве единой таможенной транзитной системы, применимой во всем мире.

В настоящее время ведется работа по внедрению системы ТИР или подобной ей системы в Латинской Америке: между Аргентиной, Бразилией, Чили и Уругваем. Ряд стран Западной и Центральной Африки также рассматривают вопросы приспособления системы ТИР к своим специфическим нуждам и возможностям. Карнет ТИР, многоцелевой карнет ТИР может уже сейчас использоваться при перевозке контейнеров между Северной Америкой и Европой, а в дальнейшем между Японией и Европой.

Наряду с техническими требованиями, предъявляемыми к изготовлению автотранспорта и контейнеров и их эксплуатации, главная проблема применения системы ТИР за пределами Европы и Северной Америки заключается в создании хорошо функционирующей системы, гарантирующей получение национальных налогов и пошлин в этих странах. Поскольку существующие, скажем, в странах Европы и Африки различные уровни развития затрудняют определение размеров страховых и других рисков, связанных с перевозкой грузов по системе ТИР. Это препятствие можно было бы обойти разработкой и внедрением схемы отдельных региональных гарантирующих систем, действие которой проходило бы по единому международному гарантирующему режиму. Такой режим обеспечил бы действие системы ТИР как в региональных, так и в межрегиональных и межконтинентальных перевозках грузов.

Эта глобальная и одновременно районированная система уже разработана, однако она еще не применялась на практике. Вполне возможно, что еще в течение ряда лет эта система будет пребывать в теоретическом состоянии. Вместе с тем необходимо принимать во внимание тот факт, что преимущества системы ТИР и, в частности, сокращение "бумажной" работы и снижение транспортных расходов вынудит все страны принять предлагаемую систему ТИР.

#### б) Система ТИР в 1992 году

Расположенное в центре Европы Европейское Экономическое Сообщество и входящие в него страны намерены к концу 1992 года установить единый без внутренних границ рынок. Таким образом, создается огромное единое рыночное пространство с более чем 320 миллионами потребителей.

Такое развитие событий повышает роль и значимость системы ТИР не только для стран-членов ЕЭС, но и для всего "общеевропейского дома" и для всех стран, окружающих это сообщество. В частности, 50% внешней торговли Турции осуществляется со странами-членами ЕЭС. Для Австрии и Швейцарии эта цифра составляет 70%.

Отмеченные выше интеграционные процессы в Европе окажут положительное влияние на многие страны. А каково же будет влияние этого процесса на саму систему ТИР?

Внутри самого Европейского экономического сообщества система ТИР не применяется. Она заменена режимом транзитных процедур Сообщества. Этот режим действует в странах ЕЭС, а с 1 января 1988 г. и в странах Европейской ассоциации свободной торговли.

Режим транзитных процедур Сообщества обладал рядом преимуществ в сравнении с системой ТИР. Однако 1 июля 1987 г. эти преимущества сведены на нет, после того как режим процедур был распространен на систему ТИР при осуществлении перевозок грузов через внутренние сухопутные границы. Режим транзитных процедур Сообщества заключается в отмене таможенных формальностей на пограничных выходах и передача их осуществления на входные пограничные переходы, т.е. таможенные формальности, выполняемые входными и выходными таможнями, осуществляются в одном месте. Таким образом, была аннулирована одна задержка на границе.

После возможной отмены границ между странами-членами ЕЭС, таможенные процедуры будут осуществляться только на внешних границах этого Сообщества. Следовательно, исчезнут относительные преимущества режима транзитных процедур по отношению к системе ТИР, и операторы перевозок и перевозчики стран, не входящих в ЕЭС, будут поставлены в одинаковые условия с перевозчиками из стран Сообщества, по меньшей мере, по отношению к таможенным транзитным льготам.



За пределами стран Сообщества и Зоны свободной торговли Система ТИР будет преобладать, и с учетом применения ее новых форм, в частности, многоцелевого карнета ТИР в развитии смешанных перевозок, она будет развиваться как внутри Европы, так и в сообщении Восток-Запад, и в межконтинентальных перевозках, особенно при использовании обменных полуприцепов, прицепов и контейнеров.

#### в) Система ТИР и электронный обмен данными

В настоящее время происходит процесс замены бумажных документов электронными данными. Есть основания полагать, что этот процесс будет развиваться.

Это развитие приобретает новое значение и важность как для таможенных органов так и для транспортных операторов. К слову сказать, США уже используют в своей деятельности систему электронного обмена информацией для связей с внешним миром. Эта система разработана внутри ЕЭС, в рамках Экономической комиссии ООН для Европы и является универсальным средством для электронного обмена информацией в сфере управления, торговли и транспорта.

Эти стандарты являются универсальным средством электронного обмена данными в сфере управления, торговли и транспорта, разработанного в рамках Экономической комиссии для Европы. В наши дни для перемещения одной отправки груза привлекаются усилия около 50 участников в различных странах, которые составляют, передают, получают, проверяют, готовят, редактируют, регистрируют более чем 50 документов, состоящих из более чем 360 копий по каждой отправке. Поэтому с целью ускорения передачи данных и сокращения расходов в международной торговле все чаще и активнее применяется процесс электронного и телеметрического обмена информацией.

Применение в мировой торговле и международных перевозках системы электронного и телеметрического обмена информацией будет оказывать постоянное влияние на таможенные службы и применяемые ими документы. Причина этого кроется в тех трудностях, с которыми постоянно сталкиваются таможенные органы: с одной стороны, они обязаны по закону, умело и результативно обеспечивать поступление и учет налогов и сборов, и предотвращать мошенничество, обман, контрабанду, с другой стороны, таможенные органы постоянно подвергаются все усиливающейся критике со стороны своих партнеров (экспортеров, импортеров, перевозчиков, экспедиторов) за задержки в перемещениях грузов через границы.

Принимая во внимание ограниченность личного состава таможенных служб и постоянно растущую изолированность мошенничества и контрабанды, думается, что единственным выходом для таможни из такого положения будет повышение качества работы за счет расширения использования электронных средств в обработке таможенных данных и таможенном контроле.

Системы, основанные на использовании бумажных документов, такие как, например, действующий в настоящее время карнет ТИР, представляют из себя крайне неэффективное средство получения и идентификации данных. Учтивая это, Экономическая комиссия ООН для Европы еще в 1985 году разработала идею по внедрению в практику специальных карточек или электронных карнетов для таможенного обеспечения перевозок грузов автомобильным транспортом, которые могли бы заменить действующие в настоящее время бумажные карнеты ТИР. В силу различных причин этот частный проект применения электронной обработки данных при проведении таможенной очистки грузов не получил пока широкого применения. Вместе с тем следует отметить, что уже сейчас наступило время серьезно заняться подготовкой к внедрению в будущем в электронную обработку данных действующей в настоящее время системы ТИР. Проведение такой работы диктуется также требованиями к участникам внешнеэкономических связей быть готовым к использованию электронного способа обработки данных в любое время, как только в этом возникнет необходимость.

## **X . ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Созданная более 40 лет тому назад система ТИР и принятая в 1975 году Конвенция ТИР доказали свою высокую эффективность в качестве средства, обеспечивающего международный транзитный режим перевозок грузов. И система, и Конвенция сыграли важную роль в деле содействия международной торговле и международным перевозкам грузов первоначально внутри Европы, а в последнее время, в связи с применением многоцелевого карнета ТИР, также между Европой и прилегающими к ней регионами.

Организация Объединенных Наций, как всемирная организация, является депозитарием Конвенции ТИР и обеспечивает деятельность ее структуры и администрации, а в случае необходимости приспособливает их к меняющимся требованиям.

Опыт применения системы показывает, что Конвенция ТИР, как часть мер, принимаемых Экономической комиссией ООН для Европы по содействию международным перевозкам, в одинаковой мере служит интересам ее участников: и таможенным органам, и транспортным операторам. Имеется достаточно причин для того, чтобы эта система продолжала действовать также успешно и в будущем.