**Тема 5. ПРИНЦИПИ КОНВЕНЦІЇ МДП**

Для забезпечення безперешкодного переміщення вантажів з мінімальними затримками й у той же час для забезпечення максимальної митної безпеки, в

основу Конвенції МДП покладені п’ять основних принципів:

1) вантажі повинні перевозитися в безпечних (з погляду митниці) транспортних засобах або контейнерах;

2) сплата мит і податків, у відношенні яких існує ризик несплати, повинна

бути забезпечена міжнародною гарантією;

3) вантажі повинні супроводжуватися визнаним всіма державами – учасницями Конвенції єдиним митним документом (книжкою МДП), прийнятим до оформлення в державі відправлення й службовим документом контролю в державах відправлення, транзиту й призначення;

4) заходи митного контролю, прийняті в державі відправлення, повинні визнаватися всіма країнами транзиту й призначення;

5) доступ до процедури МДП для національних об’єднань (дозвіл на видачукнижок МДП) і фізичних і юридичних осіб (дозвіл на використання книжок МДП) повинен контролюватися уповноваженими національними органами.

Для практичної реалізації **першого принципу** й забезпечення митної безпеки перевезень Конвенція МДП встановлює, що вантажі повинні перевозитися в контейнерах або вантажних відділеннях транспортних засобів, сконструйованих таким чином, щоб виключити можливість доступу до вмісту запломбованої частини транспортного засобу або контейнера без залишення видимих слідів розкриття вантажного відділення транспортного засобу, контейнера або ушкодження митних печаток і пломб.

З метою дотримання цієї вимоги Конвенція встановлює стандарти конструкцій і процедури допущення. Вантажі можуть перевозитися з використанням процедури МДП тільки у випадку, якщо вантажне відділення транспортного засобу або контейнер пройшли процедуру допущення відповідно до положень Конвенції. Якщо контейнер або вантажне відділення транспортного засобу відповідають всім вимогам, то національне відомство видає так зване **свідоцтво про допущення** дорожнього транспортного засобу або контейнера **(додаток А, додаток Б**). У принципі, таке допущення визнається всіма Договірними сторонами Конвенції МДП.

Якщо вповноважене національне відомство має сумніви в тому, чи відповідає яка-небудь нова конструкція, запропонована виробниками, технічним приписам Конвенції МДП, воно може через відповідні державні органи звернутися за роз’ясненнями у Виконавчу раду МДП, секретаріат МДП, в Адміністративний комітет МДП або Робочу групу ЄЕК ООН по митних питаннях, пов’язаним із транспортом. Робоча група ЄЕК ООН або Адміністративний комітет можуть виразити своє рішення у вигляді коментарю або, якщо мова йде про широко розповсюджену нову конструкцію, що ще не знайшла відображення в Конвенції МДП, - підготувати пропозиції по виправленнях.

**Другим принципом** Конвенції МДП є міжнародна система гарантій. Вона побудована таким чином, що в будь-який момент мита й податки, у відношенні яких існує ризик несплати у ході транзитних операцій, покриваються гарантією національного об’єднання на випадок, якщо перевізник не може бути притягнутий до відповідальності. Принцип дії міжнародної системи гарантій

досить простий. Кожне національне об’єднання, що представляє інтереси транспортної галузі в державі-учасниці Конвенції МДП і визнане митними органами цієї держави, гарантує сплату всіх мит і податків, які можуть підлягати

сплаті у випадку виявлення якого-небудь порушення операції МДП на території

цієї країни.

Таким чином, національне об’єднання гарантує сплату таких мит і податків як національними, так і іноземними перевізниками, що здійснюють транспортні операції із застосуванням книжок МДП. У результаті кожна держава забезпечена гарантією при проведенні на його території транспортних операцій МДП, тобто завжди існує національний партнер, до якого митні органи можуть звертатися у випадку виявлення яких-небудь порушень незалежно від того, чи зроблене це порушення національним або іноземним перевізником.

У той же час умови надання такої гарантії регламентуються національним законодавством, і вони звичайно включаються в угоду між національними мит-ними органами й об’єднанням.

Всі міжнародні гарантійні об’єднання становлять своєрідну єдину **Гарантійну мережу**, що охоплює всі держави – учасниці Конвенції МДП. На теперішній день Гарантійна мережа управляється **Міжнародним союзом автомобільного транспорту (МСАТ)** у Женеві (Швейцарія), який є неурядовою організацією, що представляє інтереси автомобільних перевізників в усьому світі. Гарантійна мережа спирається на кілька великих міжнародних страхових компаній. Контроль за роботою Гарантійної мережі здійснює **Виконавча рада МДП**.

У випадку якого-небудь порушення митні органи, перш ніж звернутися до гарантійного об’єднання, повинні в міру можливості вимагати сплати компенсацій з осіб, що несуть пряму відповідальність за виявлене порушення. Якщо виникне необхідність у застосуванні гарантії (наприклад, внаслідок неплатоспроможності зазначених осіб), митні органи держави, на території якої відбулося порушення, пред’являють позов своєму гарантійному об’єднанню, для того щоб урегулювати питання в рамках національного законодавства. Однак потім національне гарантійне об’єднання може через міжнародну Гарантійну мережу вимагати відшкодування своїх видатків.

Кожна країна самостійно визначає межу гарантії, однак рекомендовано обмежувати максимальну суму, що може бути витребувана від національного об’єднання, в розмірі 50 тис. доларів США на одну книжку МДП (для книжки МДП «Тютюнові вироби/Алкогольні напої» – 200 тис. доларів США).

**Третій принцип** полягає у впровадженні **книжки МДП** – міжнародного

митного документу, який підтверджує те, що по відношенню до товарів, які перевозяться по процедурі МДП, існує міжнародна гарантія.

На сьогоднішній день МСАТ – єдина міжнародна організація, що отримала під контролем Виконавчої ради МДП право на централізоване виготовлення й поширення книжок МДП серед національних гарантійних об’єднань відповідно до договірних зобов’язань, затвердженими Адміністративним комітетом МДП.

У свою чергу, кожне національне гарантійне об’єднання видає книжки МДП перевізникам своєї держави на умовах, визначених у декларації, як зобов’язання перевізника.

Перша сторінка обкладинки, а також відривні аркуші й корінці, згруповані

по двох, є найбільш важливою частиною книжки МДП для митного контролю й дії Гарантійної мережі. Комплект із двох відривних аркушів і двох корінців використовується в кожній державі, на території якої здійснюється операція МДП. Пред’явлення належним чином заповненої перевізником іменної книжки

МДП, що містить підпис й відбиток печатки міжнародної організації і її гарантійного об’єднання, яке видало книжку, вже само по собі є доказом існування й дійсності гарантії. Книжка МДП дійсна до завершення перевезення МДП у митниці призначення за умови, що операція була розпочата в митниці відправлення в строки, встановлені гарантійним об’єднанням, що видало цю книжку МДП.

**Четвертим принципом** системи МДП є принцип визнання державами транзиту заходів митного контролю, прийнятих в державі відправлення. При дотриманні цієї умови вантажі, що перевозяться в опломбованих вантажних відділеннях транспортних засобів або контейнерах, як правило, звільняються від митного огляду на шляху їх проходження. Це є найважливішою перевагою для перевізників, що використовують процедуру МДП. Однак, сказане вище не виключає можливість вибіркового огляду, якщо у митних органів є підстави припускати порушення.

Цей принцип, досить привабливий для перевізників, припускає, що митні

органи держав транзиту й держави призначення довіряють якості митного контролю держави відправлення. Отже, для успішного функціонування всієї системи МДП якість митного контролю в державі відправлення має вирішальне значення. Оскільки здійснення всього перевезення МДП залежить від якості митного контролю в державі відправлення, дуже важливо, щоб він був повним і

здійснювався з дотриманням всіх необхідних формальностей. Крім того, митний орган держави відправлення, перед тим, як накласти митні печатки й пломби, повинен перевірити стан вантажного відділення дорожнього транспортного засобу або контейнера, а у випадку використання критих брезентом транспортних засобів (контейнерів) – стан брезенту і його кріплень, тому що відомості про це не вносяться у свідоцтво про допущення.

**П’ятий принцип –** контрольований доступ до системи МДП. У додатку 9

до Конвенції наведені **мінімальні умови й вимоги, яких повинні дотримуватися національні об’єднання** для одержання дозволу (у вигляді письмовогодоговору або відповідного урядового документа) від національних митних органів на видачу книжок МДП. На додаток до вимог міжнародної організації(МСАТ) Конвенція передбачає, що національні об’єднання можуть отриматитакий дозвіл тільки у випадку, якщо вони існують не менш одного року, маютьстійке фінансове становище й кваліфікований персонал і не робили раніше серйозних або кількаразових порушень митного або податкового законодавства.

Крім того, ці об’єднання повинні укласти письмовий договір з компетентними органами країни перебування й представити докази того, що їхня можлива відповідальність перед митними органами застрахована.

Згідно із додатком 9 до Конвенції митні органи повинні контролювати доступ до системи МДП всіх перевізників. Цей контроль відбувається через встановлення **для перевізників мінімальних умов й вимог**, яким вони повинні

відповідати, щоб отримати від митних органів доступ до системи МДП – дозвіл на здійснення перевезень з використанням книжок МДП.

Мінімальні умови й вимоги, передбачені Конвенцією, містять у собі стійке фінансове становище, відсутність серйозних або кількаразових порушень митного або податкового законодавства й подання перевізником національному об’єднанню, що видає книжки МДП, письмової декларації із зобов’язаннями, які він бере на себе.

Дані про всіх перевізників, які були допущені національними об’єднаннями до використання книжок МДП, централізовано зберігаються в міжнародному банку даних (МБД), що підтримується Виконавчою радою МДП

у Женеві з використанням системи унікальних ідентифікаційних номерів. МБД також відслідковує будь-які відкликання допуску до процедури МДП або виключення перевізників з цієї процедури відповідно до статті 38 Конвенції.

**Контрольні запитання**

1. Назвіть п’ять принципів, покладених в основу Конвенції МДП.

2. Якою повинна бути конструкція контейнерів або вантажних відділень

транспортних засобів для забезпечення митної безпеки перевезень?

3. У чому полягає принцип дії міжнародної системи гарантій?

4. Що являє собою книжка МДП?

5. У чому полягає принцип міжнародного визнання заходів митного

контролю?

6. Яким чином здійснюється контрольований доступ перевізників до

системи МДП?



