

Разработанная и принятая правительствами 65 стран Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) является одним из важнейших соглашений для автомобильного транспорта. Она позволяет ему реализовать преимущества перед другими видами транспорта в скорости доставки груза «от двери до двери» без перегрузок и обеспечить высокую степень сохранности товара при его транспортировке.

Конвенция МДП предусматривает предоставление перевозчикам ряда льгот в области применения таможенных правил и, одновременно, - условия реализации этих льгот при помощи гарантийной системы МДП.

Гарантийная система начинает действовать, если в результате нарушения положений Конвенции МДП при перевозке грузов таможенные органы не могут взыскать с перевозчика или других лиц, непосредственно ответственных за нарушение, суммы таможенных платежей по не доставленным в таможню назначения товарам. В таких случаях таможенные органы вправе потребовать уплаты указанных сумм с гарантийной цепи МДП.

Гарантийная цепь МДП состоит из национального гарантийного объединения (в России - Ассоциация международных автомобильных перевозчиков - АСМАП), МСАТ (Международный союз автомобильного транспорта, Швейцария) и привлеченных страховых организаций.

В последнее десятилетие в Российской Федерации резко возросло количество перевозок по процедуре МДП. В настоящее время число таких перевозок достигает 600 тыс. в год, что составляет примерно четверть всего объема перевозок с использованием книжек МДП в мире.

Однако в последние годы гарантийная система МДП в Российской Федерации и ряде других государств функционирует неэффективно и в настоящее время переживает кризис. Конвенция МДП строится на законодательстве о страховании. Это означает, что перевозчик, приобретая книжки МДП, уплачивает МСАТ страховую премию. Эти суммы должны использоваться на оплату страхового случая, которым, применительно к перевозкам по процедуре МДП, является недоставление товара. МСАТ, однако, систематически отказывается от выполнения своих обязательств. Взимая суммы страховых премий с каждой книжки МДП, МСАТ не возмещает ущерб при наступлении страховых случаев, предусмотренных договором страхования. Ни одно требование российской стороны не оплачивается в установленный конвенцией трехмесячный срок. Страховые механизмы бездействуют.

Последствием того, что таможенные органы фактически лишены реальных механизмов воздействия на гарантийную цепь Конвенции МДП, стал стабильный рост задолженности по уплате таможенных платежей и пеней за недоставленные товары. Так, только за 1999-2001 гг. она составила более 60 млн. долларов США.

Пытаясь уклониться от ответственности за неэффективное функционирование гарантийной системы, МСАТ фальсифицирует причины сложившейся кризисной ситуации, используя тезис о «бесконтрольных группах организованной преступности», «неспособности основных вовлеченных ведомств принять адекватные меры по их нейтрализации». Эти заявления не соответствуют действительности. Благодаря принятым ГТК России, Минтрансом России и АСМАП активным согласованным мерам,

направленным на профилактику нарушений процедуры МДП, в среднем на 1000 использованных на территории РФ книжек МДП приходится только одно требование об уплате таможенных платежей к международной гарантийной системе. Однако, являясь монополистом в системе МДП, МСАТ, вместо выполнения своих обязательств, стремится навязать Российской Федерации надуманное соглашение, направленное на односторонний отказ российской стороны от финансовых требований, что противоречит конвенции МДП. В связи с этим непонятно, зачем заключаются страховые договора как с международными страховщиками, так и с национальными страховыми организациями. Более того, на днях получено письмо Генерального секретаря МСАТ с угрозой приостановить действие системы МДП на всей территории РФ в случае если Россия не подпишет неприемлемое для нее «мировое соглашение». Такие действия МСАТ находятся вне рамок правового поля Конвенции МДП и фактически могут привести к прекращению международных автомобильных перевозок по данной конвенции российскими перевозчиками.

Представляется очевидным, что позиция МСАТ, приведшая к постоянному росту задолженности национальных гарантийных ассоциаций перед таможенными органами и бюджетом, является угрозой самому существованию Конвенции МДП.

Представители России постоянно на разных уровнях, в том числе в рамках Рабочей группы ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, Административного комитета Конвенции МДП и Исполнительного совета МДП ставит вопрос о неэффективном функционировании гарантийной системы этой конвенции. Предпринимаемые ГТК России, Минтранс России и АСМАП шаги направлены на сохранение Конвенции МДП как реально действующего механизма международных автомобильных перевозок путем повышения эффективности функционирования предусмотренной ею гарантийной системы. Вместе с тем для обеспечения непрерывности международных автомобильных перевозок в случае приостановки МСАТ действия Конвенции МДП на территории РФ, ГТК России примет все необходимые меры для снижения негативных последствий такого решения.