

**Дмитрий Гречаный**

## **ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ИНСТИТУТА ВРЕМЕННОГО ВВОЗА В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ**

The present article provides the analyses of the main stages of creation of the international legal regulations on temporary admission. The aims and objectives solved during that process are also reviewed. The characteristics of the key standards of proper customs procedures are given. Some last conventions considerably simplified application of corresponding procedures national custom administrations, and extended a range of countries, which apply them, as a necessity of tacking fell off to the large number of international agreements.

Институт временного ввоза товаров и транспортных средств является одним из важнейших элементов обеспечения развития международных экономических, культурных и научных связей, туризма и спорта. Его применение позволяет реализовать свободу перемещения физических лиц, международную торговлю услугами, культурный и научный обмен без применения ограничений в виде мер тарифного и нетарифного регулирования к товарам перемещаемых в рамках подобных процессов. С учетом того, что конкретные правоотношения, возникающие в рамках данного института, реализуются на территории нескольких стран (страны вывоза, страны временного ввоза, страны реэкспорта), эффективное применение соответствующих таможенных процедур невозможно без наличия соответствующих международно-правовых стандартов.

Вопросы международно-правовых стандартов таможенных процедур были предметом исследований ряда ученых-правоведов, таких, как С.В. Кивалов, А.Н. Козырин, Б.А. Кормич, И.М. Кулишер, В.В. Ченцов и других. Однако, на наш взгляд, важным является не только анализ структуры самих международно-правовых стандартов, но и динамики их развития, поскольку это позволяет охарактеризовать те цели и задачи, которые решались в процессе создания данных стандартов.

Формирование международно-правовых норм, регулирующих вопросы временного ввоза, началось в самых ранних многосторонних соглашениях по вопросам таможенных процедур в 20-е гг. XX столетия. В этом время под эгидой Лиги Наций подписываются два многосторонних соглашения – Барселонская Конвенция и

статут о свободе транзита 1921 г. и Международная конвенция об упрощении таможенных формальностей (Женева, 1923 г.).

Именно в Конвенции 1923 г. впервые были установлены многосторонние правила, касающиеся временного ввоза товаров, которые содержались в ст.ст. 10 и 16 и приложении к ст. 16 данной Конвенции<sup>1</sup>. В частности, ст. 10 Конвенции 1923 г. предусматривала, что образцы, импортируемые производителями или продавцами непосредственно, либо через торговых представителей, должны временно допускаться на территорию стран-участниц с освобождением от уплаты таможенных платежей. При этом в качестве обеспечения обратного вывоза могли применяться внесение депозита в сумме импортной таможенной пошлины или предоставление гарантий платежа. Предусматривалось, также, применение унифицированного документа – Идентификационной карты для лиц перемещающих подобные товары.

Таким образом, Конвенция 1923 г. заложила основные подходы к урегулированию вопросов временного ввоза, которыми стали унификация таможенных процедур и документов, а так же широкое международное сотрудничество.

Однако, периодом формирования современных правил временного ввоза стали 50-е гг. XX в., а основная роль в данном процессе принадлежит трем международным институциям: ООН в лице ряда своих специализированных агентств, Секретариат ГАТТ 1947, и созданный в 1953 г. Совет таможенного сотрудничества (Ныне – Всемирная таможенная организация).

Ключевым же фактором стало существенное увеличение объемов международной торговли под влиянием ГАТТ 1947. Общие принципы либерализации внешнеторгового режима, заложенные в это соглашение, вынудили страны-участницы искать дополнительные средства содействия развитию экономических связей. Одним из этих путей, явившимся прямым продолжением идей, заложенных в таможенные конвенции 1920-х гг., стало создание механизмов временного ввоза товаров с рекламными целями. Это было реализовано в Международной конвенции по содействию импорту коммерческих образцов и рекламных материалов от 7 ноября 1952 г., в преамбуле которой декларировалось, что «установление унифицированных правил импорта образцов товаров всех видов (природных

---

<sup>1</sup> *International Convention relating to the Simplification of Customs Formalities, and Protocol of Signature* (Geneva, 3 November 1923). Australian Treaty Series. No. 14.

или промышленных изделий) либо рекламных материалов будет содействовать расширению международной торговли»<sup>1</sup>.

Однако эффективной реализации Конвенции 1952 г. препятствовала необходимость внесения депозитов при временном ввозе товаров, что увеличило финансовые издержки. Решение этой проблемы было предложено в рамках Таможенной конвенции о карнетах для коммерческих образцов, подписанной в Брюсселе 1 марта 1956 г. под эгидой Совета таможенного сотрудничества (СТС)<sup>2</sup>. И хотя данная Конвенция не имала широкого признания, она примечательна тем, что в ее рамках был впервые предложен механизм гарантирования уплаты таможенных платежей, базирующийся на унифицированном документе и международной системе гарантий. Подобный документ получил название «E.C.S. carnet». Аббревиатура E.C.S. означала сокращение от французского и английского названия *Echantillons commerciaux-Commercial Samples* – «коммерческие образцы». Карнеты E.C.S. выдавались «ассоциациями-гарантами» в стране экспорта образцов и принимались таможенной администрацией страны ввоза в качестве гарантий уплаты таможенных платежей.

В то время, как ГАТТ и СТС акцентировали внимание на содействии развитию торговли, в центре внимания ООН оказались вопросы развития международного транспорта и туризма. В 1954 г. по инициативе ЭКОСОС была проведена Конференция ООН по таможенным формальностям в отношении временного ввоза частного автотранспорта и туризма, в которой принимали участие 47 государств и еще 8 были привлечены в качестве наблюдателей<sup>3</sup>. Одним из результатов этой конференции стало подписание 4 июля 1954 г. Конвенции о таможенных формальностях для туристов, которая предусматривала временный ввоз личных вещей туристов с освобождением от импортных таможенных пошлин и сборов<sup>4</sup>.

Кроме того, важным результатом данной конференции стало подписание, разработанная при участии Экономической комиссии ООН

<sup>1</sup> *International Convention To Facilitate The Importation Of Commercial Samples And Advertising Material* (1955). (Geneva, November 7, 1952) Treaty Series No. 81. London: Her Majesty's Stationery Office.

<sup>2</sup> *Customs Convention regarding Carnets for Commercial Samples (with Protocol of Signature)* (1959) (Brussels, March I, 1956) Treaty Series No. 29. London: Her Majesty's Stationery Office.

<sup>3</sup> *Final Act of the United Nations Conference on Customs Formalities for the Temporary Importation of Private Road Motor Vehicles and for Tourism. Signed at the Headquarters of the United Nations* (New York, on 4 June 1954) 276 UNTS No. 3992.

<sup>4</sup> *Convention Concerning Customs Facilities For Touring* (1957) (done At New York, On 4 June 1954) 276 UNTS No. 3992.

для Европы, Таможенной конвенции о временном ввозе частных наземных транспортных средств<sup>1</sup>. Этой Конвенцией помимо освобождения от уплаты таможенных пошлин временного ввоза частных транспортных средств для физических лиц-нерезидентов, устанавливался универсальный документ – «*carnet de passages en douane*», позднее получивший сокращенное название Карнет СРД. Предназначением данного Карнета стало гарантирование уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов, а так же возможных таможенных штрафов, в случае возникновения оснований для их наложения.

Вообще, период середины 50-х – начала 60-х гг. XX в. стал определяющим для формирования унифицированных международных стандартов института временного ввоза, действие которого было расширено на многие группы товаров и транспортных средств.

Так, в 1956 г. процедура временного ввоза с применением Карнета СРД была распространена на коммерческие наземные транспортные средства, воздушные суда и прогулочные суда, используемые для частных целей. Это произошло после подписания в 18 мая 1956 г. в Женеве Таможенной конвенции о временном ввозе коммерческих наземных транспортных средств<sup>2</sup> и Таможенной конвенции о временном ввозе для частного использования воздушных транспортных средств и прогулочных судов.

Вообще, необходимо отметить важную роль Экономической комиссии ООН для Европы в формировании современных правил временного ввоза, которые оказали огромное влияние на упрощение международных перевозок. Кроме упомянутых выше вопросов временного ввоза личных вещей и транспортных средств, важным направлением стало упорядочение временного ввоза оборудования используемого для транспортировки грузов – контейнеров и поддонов (паллет).

В этом аспекте следует выделить еще один результат, достигнутый в рамках переговоров в Женеве в 1956 г. – Таможенную конвенцию о контейнерах<sup>3</sup>. Характерным является то, что в рамках данной Конвенции был урегулирован целый комплекс вопросов,

---

<sup>1</sup> *Customs Convention On The Temporary Importation Of Private Road Vehicles* (done at Geneva on 4 June 1954) United Nations Economic Commission For Europe. ITC. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impprive.pdf>>.

<sup>2</sup> *Customs Convention On The Temporary Importation Of Commercial Road Vehicles* (signed at Geneva on 18 May 1956) United Nations Economic Commission For Europe ITC. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impcom-e.pdf>>.

<sup>3</sup> *Customs Convention On Containers* (done At Geneva, On 18 May 1956) 338 UNTS No. 4834.

связанных с перемещением контейнеров через таможенные границы, который охватывал технические стандарты, процедуры таможенного оформления и вопросы обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Так, в частности Конвенция содержала технические требования к устройству контейнеров, двух категорий. Первая (ст.1) устанавливая критерии к контейнерам, как предметам транспортного оборудования (возможность повторного использования, возможность перемещения несколькими видами транспорта, наличие средств для обработки, удобство наполнения и опорожнения и т.д.)

Вторая группа критериев была направлена на предотвращения незаконного доступа к товарам, перевозимым в контейнерах под таможенным контролем (ст. 4) и касалась соответствующих требований к их устройству (запорные устройства, отсутствие скрытых полостей, надежность крепления составных частей, размеры вентиляционных отверстий и т.д.).

Статья 2 Конвенции о контейнерах устанавливала освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, применения ввозных запретов и ограничений и предусматривала модели перемещения контейнеров через таможенную границу: ввоз загруженными, с последующим реэкспортом пустыми либо загруженными; или временный ввоз пустыми с целью реэкспорта загруженными. Исключением являлся ввоз контейнеров с целью покупки резидентом страны ввоза.

Несколько иной порядок реализации временного ввоза был предусмотрен Европейской конвенцией о таможенном режиме для поддонов, которые используются в международных перевозках, подписанной 9 декабря 1960 г.<sup>1</sup> В соответствии со ст. 2 данной Конвенции разрешался ввоз поддонов (паллетов) без уплаты ввозных таможенных пошлин и без применения ввозных ограничений и запретов по нескольким типовым моделям перемещения через таможенную границу: 1) если паллеты были ранее вывезены либо будут впоследствии вывезены; 2) если эквивалентное количество паллет такого же типа и стоимости было ранее ввезено, либо будет впоследствии вывезено.

Таким образом, в рамках Конвенции о поддонах был предложена специфическая процедура временного ввоза, которая базируется не на обязательствах о реэкспорте конкретных товаров, а на учете

<sup>1</sup> *European Convention On Customs Treatment Of Pallets Used In International Transport* (done at Geneva on 9 December 1960) UN Economic Commission For Europe. ITC. E/ECE/396 E/ECE/TRANS/519. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/pallette.pdf>>.

общего количества идентичных товаров, ввозимых и вывозимых с таможенной территории.

Наконец, к этому же типу применения режима временного ввоза можно отнести и Таможенную конвенцию о временном ввозе упаковок, подписанную в 1960 г. при содействии СТС и ГАТТ<sup>1</sup>. В рамках этой Конвенции предоставлялся временный ввоз упаковок, под которыми понимались все предметы, которые используются, либо будут использоваться как упаковка в стране ввоза, в перечень которых входили: держатели, используемые как внешнее, либо внутреннее покрытие товаров, держатели на которые товары наматываются, подвешиваются либо прикрепляются.

Как мы видим, благодаря системе международных соглашений к началу 60-х гг. XX ст. была создана система правовых норм, составляющих институт временного ввоза определенных видов товаров и транспортных средств. С одной стороны формирование подобной системы значительно расширило применение временного ввоза во внешнеэкономической деятельности и международном транспорте. Однако, по каждому виду товара существовала отдельная процедура временного ввоза, что сохраняло достаточно сложную систему таможенных формальностей, которые устанавливались, как правило, национальным законодательством.

Кроме того, сложившаяся система была ориентирована на решение проблем перемещения товаров и транспортных средств, однако не учитывала начавшийся значительный рост торговли услугами и, связанное с этим перемещение рабочей силы между разными странами. Таким образом, важными задачами стала универсализация таможенных процедур временного ввоза и создание механизмов временного ввоза товаров для обеспечения торговли услугами и гуманитарных связей.

Так, расширение номенклатуры товаров, разрешенных к временному ввозу рассматривалось в рамках взаимодействия СТС, ГАТТ, Европейской экономической комиссии ООН и ЮНЕСКО. В частности, Таможенная конвенция о льготах, предоставляемых при ввозе товаров предназначенных для демонстрации или использования на выставке, ярмарке, конгрессе или подобном мероприятии (Брюссель, 8 июня 1961 г.) предусмотрела возможность временного ввоза товаров на срок до шести месяцев для демонстрации на соответствующих мероприятиях<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Customs Convention on the Temporary Importation of Packings* (done at Brussels on 6 October 1960)/ <[http://english.customs.go.kr/html/kor/\\_down/packings.pdf](http://english.customs.go.kr/html/kor/_down/packings.pdf)>.

<sup>2</sup> *Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display*

В соответствии же с Таможенной конвенцией о временном ввозе профессионального оборудования<sup>1</sup>, подписанной в тот же день, режим временного ввоза предоставлялся широкому кругу товаров, перечень которых охватывался тремя приложениями. Приложение А устанавливало правила временного ввоза оборудования для прессы, телевидения и радиовещания, Приложение В – для кинематографического оборудования. Наконец, Приложение С касалось категории «иное профессиональное оборудование», под которым понималось оборудование, необходимое для осуществления призвания, торговли либо профессии лица, посещающего страну для выполнения поставленного задания.

Вместе с тем, подписанные конвенции не снимали проблему применения финансовых гарантий уплаты таможенных платежей, и только содержали ограничение этой суммы размером не превышавшим размер подлежащих таможенных платежей на 10% (например, ст. 3 Конвенции о профессиональном оборудовании). Учитывая это обстоятельство, в конвенции была заложена оговорка относительно возможного расширения форм и способов обеспечения временного ввоза. Например, ст. 9 Конвенции о профессиональном оборудовании, отмечалось, что ее положения устанавливали минимальные возможности, которые должны предоставляться, и подчеркивалось, что это не препятствует введению больших возможностей, которые могут предоставляться на базе национального законодательства, либо в рамках двухсторонних или многосторонних соглашений.

Подобные большие возможности предоставила Конвенция о Карнете А.Т.А., которую можно считать наиболее важным, на тот период, результатом сотрудничества между СТС и Секретариатом ГАТТ-47. Именно Конвенция А.Т.А. определила универсальные порядок и принципы применения режима временного ввоза в отношении широкого круга товаров.

В частности на необходимость решения подобных задач указывалось в отчете группы экспертов ГАТТ, которые рассматривали проект Конвенции А.Т.А. В частности, в данном отчете (п.п. 13, 14) указывались такие основные позиции:

– отмечалась важность Конвенции А.Т.А., как для торгового сообщества, так и для правительств стран-участниц;

---

*or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events* (1962) (done at Brussels on 8 June, 1961). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang, Nr. 109.

<sup>1</sup> *Customs Convention on the Temporary Importation of Professional Equipment* (done at Brussels on 8 June 1961) <[http://english.customs.go.kr/html/kor/\\_down/proequip.pdf](http://english.customs.go.kr/html/kor/_down/proequip.pdf)>.

– указывалось, что технические положения Конвенции А.Т.А. базируются на опыте, полученном от использования Карнета Е.С.С. для временного ввоза коммерческих образцов, что с точки зрения экспертов ГАТТ было ценным дополнением к процедурам временного ввоза товаров;

– отмечалось, что новый карнет А.Т.А. мог бы использоваться не только в связи с конвенциями о временном ввозе, но также и для национальных процедур обеспечения временного ввоза, на усмотрение сторон конвенции<sup>1</sup>.

Таким образом, изначально подчеркивались два аспекта разработки картнета А.Т.А. Во-первых, это последовательность в использовании позитивного опыта международной системы гарантий и унификации таможенных документов, наработанного в предыдущие годы. Во-вторых – возможность расширения использования картнета А.Т.А. в рамках национальных таможенных процедур, даже в случаях, прямо не предусмотренных соответствующей конвенцией.

Конвенция А.Т.А. была подписана 6 декабря 1961 г. и вступила в силу 30 июля 1963 г.<sup>2</sup> Именно с данного момента институт временного ввоза приобрел современный вид, получив целый набор стандартизированных элементов: документация используемая при таможенном оформлении; порядок обеспечения уплаты платежей; срок применения; основания прекращения обязательств и т.д. Кроме того, этот период окончательно утвердилось роль Международной торгово-промышленной палаты и национальных торгово-промышленных палат в качестве ассоциаций выдающих карнеты для временного ввоза и предоставляющих гарантии.

Важную роль в формировании института временного ввоза стало расширение применения временного ввоза на товары в зависимости от целей использования. Например, Таможенная конвенция о материалах для обеспечения благосостояния мореплавателей 1964 г., регламентировала временный ввоз товаров, необходимых для культуры, образования, отдыха, отправления религиозных обрядов и занятий спортом членов экипажей морских судов, осуществляющих

---

<sup>1</sup> *Customs Convention on Temporary Importation of Professional Equipment and Draft Customs Convention on The A.T.A. Carnet for the Temporary Admission of Goods* (Eighteenth Session. 15-19 May 1961). Report of the Group of Experts on Temporary Admission. General Agreement on Tariffs and Trade. CONTRACTING PARTIES L/1476. <[http://www.wto.org/gatt\\_docs/English/SULPDF/90740261.pdf](http://www.wto.org/gatt_docs/English/SULPDF/90740261.pdf)>.

<sup>2</sup> *Customs Convention on the A.T.A. Carnet for the temporary admission of goods* (done at Brussels on 6 December 1961). <<http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/conventions.aspx>>.



международные перевозки. Перечень этих товаров включает в себя печатные издания, аудиовизуальные материалы, спортивный инвентарь и предметы культа<sup>1</sup>.

В 1968 г. СТС во взаимодействии с ЮНЕСКО была создана Таможенная конвенция о временном ввозе научного оборудования<sup>2</sup>, которой определялись категории товаров (инструментов, аппаратуры и приспособлений), которые могут временно ввозиться без уплаты таможенных платежей и применения административных ограничений с целями проведения научных исследований и образования. А двумя годами позже к этому списку добавилась Таможенная конвенция о временном ввозе педагогического оборудования<sup>3</sup>, которой устанавливались соответствующие правила относительно средств и материалов, используемых для целей образования и профессиональной подготовки, в частности моделей, инструментов, аппаратов, машин и приспособлений.

Интересным аспектом двух последних конвенций была оговорка о возможности отказа во временном ввозе товаров, если аналоги аналогичного качества производились на территории страны ввоза. Таким образом, достаточно неожиданно, в институт временного ввоза были интегрированы положения направленные на защиту национальных производителей, путем ограничения конкуренции со стороны иностранных товаров, которые могли использоваться в режиме временного ввоза.

Созданные в 60-х гг. XX в. универсальные стандарты и процедуры временного ввоза обширных категорий товаров и транспортных средств обусловили утверждение института временного ввоза в международном и национальном законодательстве.

Дальнейшие меры, в первую очередь в рамках СТС (с 1994 г. – Всемирной таможенной организации) были направлены на дальнейшие упрощение и гармонизацию процедур временного ввоза. Логическим завершением этого процесса стало подписание 26 июля 1990 г. Стамбульской конвенции о временном ввозе, которая обеспечивала большую унификацию в данной сфере. Одновременно,

<sup>1</sup> Customs Convention concerning Welfare Material for Seafarers (1966) (done at Brussels on 1 December, 1964). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. – Jaargang, Nr. 117.

<sup>2</sup> Customs Convention on the temporary importation of scientific equipment (1969) (done at Brussels on 11 June, 1968). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang 1969, Nr. 130.

<sup>3</sup> Customs Convention on the temporary importation of pedagogic material (1971) (done in Brussels on 8 June 1970). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang, Nr. 122.

Стамбульская конвенция полностью заменила девять из вышеперечисленных таможенных конвенций по временному ввозу и внесла изменения в ряд положений еще трех оставшихся. Все это значительно упростило применение соответствующих процедур национальными таможенными администрациями, и расширило круг стран, которые их применяют, поскольку отпала необходимость присоединения к большому числу международных соглашений.

### **Литература:**

---

1. Convention Concerning Customs Facilities For Touring (1957) (done At New York, On 4 June 1954) 276 UNTS No. 3992.
2. Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events (1962) (done at Brussels on 8 June, 1961). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang, Nr. 109.
3. Customs Convention concerning Welfare Material for Seafarers (1966) (done at Brussels on 1 December, 1964). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. – Jaargang, Nr. 117.
4. Customs Convention On Containers (done At Geneva, On 18 May 1956) 338 UNTS No. 4834.
5. Customs Convention on Temporary Importation of Professional Equipment and Draft Customs Convention on The A.T.A. Carnet for the Temporary Admission of Goods (Eighteenth Session. 15-19 May 1961). Report of the Group of Experts on Temporary Admission. General Agreement on Tariffs and Trade. CONTRACTING PARTIES L/1476. <[http://www.wto.org/gatt\\_docs/English/SULPDF/90740261.pdf](http://www.wto.org/gatt_docs/English/SULPDF/90740261.pdf)>.
6. Customs Convention on the A.T.A. Carnet for the temporary admission of goods (done at Brussels on 6 December 1961). <<http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/conventions.aspx>>.
7. Customs Convention On The Temporary Importation Of Commercial Road Vehicles (signed at Geneva on 18 May 1956) United Nations Economic Commission For Europe ITC. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impcom-e.pdf>>.
8. Customs Convention on the Temporary Importation of Packings (done at Brussels on 6 October 1960)/ <[http://english.customs.go.kr/html/kor/\\_down/packings.pdf](http://english.customs.go.kr/html/kor/_down/packings.pdf)>.
9. Customs Convention on the temporary importation of pedagogic material (1971) (done in Brussels on 8 June 1970). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang, Nr. 122.
10. Customs Convention On The Temporary Importation Of Private Road Vehicles (done at Geneva on 4 June 1954) United Nations Economic Commission For Europe. ITC. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/impprive.pdf>>.
11. Customs Convention on the Temporary Importation of Professional Equipment (done at Brussels on 8 June 1961) <[http://english.customs.go.kr/html/kor/\\_down/proequip.pdf](http://english.customs.go.kr/html/kor/_down/proequip.pdf)>.

12. Customs Convention on the temporary importation of scientific equipment (1969) (done at Brussels on 11 June, 1968). *Tractatenblad Van Het Koninkrijk Der Nederlanden*. Jaargang 1969, Nr. 130.
13. Customs Convention regarding Carnets for Commercial Samples (with Protocol of Signature) (1959) (Brussels, March I, 1956) Treaty Series No. 29. London: Her Majesty's Stationery Office.
14. European Convention On Customs Treatment Of Pallets Used In International Transport (done at Geneva on 9 December 1960) UN Economic Commission For Europe. ITC. E/ECE/396 E/ECE/TRANS/519. <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/palette.pdf>>.
15. Final Act of the United Nations Conference on Customs Formalities for the Temporary Importation of Private Road Motor Vehicles and for Tourism. Signed at the Headquarters of the United Nations (New York, on 4 June 1954) 276 UNTS No. 3992.
16. International Convention relating to the Simplification of Customs Formalities, and Protocol of Signature (Geneva, 3 November 1923). Australian Treaty Series. No. 14.
17. International Convention To Facilitate The Importation Of Commercial Samples And Advertising Material (1955). (Geneva, November 7, 1952) Treaty Series No. 81. London: Her Majesty's Stationery Office.