



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

137-я сессия

Женева, 10–13 июня 2014 года

Пункт 4 b) i) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной
перевозке грузов с применением книжки МДП
(Конвенция МДП, 1975 год):**

Пересмотр Конвенции –

Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП

Непосредственная подача деклараций всем странам по маршруту перевозки МДП

Записка секретариата

I. Справочная информация и мандат

1. На своей двадцать третьей сессии Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (далее именуемая "Группой экспертов") приняла к сведению неофициальный документ № 9 GE.1 (2013 год), содержащий пересмотренное сопоставление данных, включенных в стандартное сообщение с предварительной информацией о грузе (сообщение E9), с национальными требованиями к данным, необходимым для процедуры МДП. Сопоставив результаты этой работы (картографическое отображение сообщений), проведенной Австрией, Бельгией, Венгрией и Польшей, Группа экспертов поручила секретариату запросить у этих стран дальнейшие разъяснения относительно некоторых различий и подчеркнула, что на более позднем этапе, возможно, возникнет необходимость в проведении рабочих совещаний, направленных на обеспечение единообразного картографического отображения сообщений во всех странах, применяющих систему eTIR. Группа экспертов также отметила, что координационные пункты eTIR преднамеренно не включили в свои ответы элементы данных, требуемые в

GE.14-21522 (R) 050514 050514



* 1 4 2 1 5 2 2 *

Просьба отправить на вторичную переработку



целях обеспечения безопасности и надежности. Группа экспертов напомнила, что все элементы данных, обозначенные в стандартах SAFE Всемирной таможенной организации (ВТамО) как необходимые для обеспечения безопасности и надежности в рамках транзита, уже были включены в сообщения eTIR. Наряду с этим Группа экспертов отметила, что в процессе внедрения предварительной электронной декларации МДП (TIR EPD) Международному союзу автомобильного транспорта (МСАТ) пришлось скорректировать свою систему, с тем чтобы разрешить держателям книжки МДП предоставлять элементы данных, которые выходят за рамки данных о безопасности и надежности стандарта SAFE ВТамО. Группа экспертов задалась вопросом о том, можно ли все еще полностью согласовать требования к данным в рамках eTIR, в том числе требования, касающиеся обеспечения безопасности и надежности, с учетом того, что многие страны уже внедрили в полной мере функционирующую ИТ-систему, использующую обозначенные на национальном уровне данные о безопасности и надежности. Группа экспертов решила выяснить у Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), следует ли ей продолжать усилия по полному согласованию требований к данным eTIR либо признать, что транспортные компании будут обязаны отправлять данные о безопасности и надежности в электронном виде непосредственно (всем) таможенным администрациям (участвующим в перевозке МДП) независимо от указанных ранее Группой экспертов осложнений, связанных с представлением электронной информации в зарубежных странах (ECE/TRANS/WP.30/2014/4, пункт 10).

2. В ответ на просьбу Группы экспертов секретариат подготовил неофициальный документ № 3 WP.30 (2014 год), который был рассмотрен Рабочей группой на ее 136-й сессии¹. Рабочая группа одобрила представленный документ, а также поручила секретариату подготовить официальный документ на основе вышеуказанного неофициального документа и представить рассмотренные вопросы в нетехническом изложении, с тем чтобы WP.30 могла дать GE.1 стратегические рекомендации. Впоследствии секретариат подготовил настоящий документ.

II. Подробное описание проблемы

Расхождения в требованиях к данным

3. В ходе разработки Справочной модели eTIR и, в частности, сообщений eTIR с учетом принципов Конвенции МДП особое внимание уделялось учету современных потребностей как таможен, так перевозчиков. После 11 сентября 2001 года в большинстве стран приоритетное внимание в данной связи уделяется проблемам безопасности и надежности, и поэтому таможенные администрации стали требовать от частного сектора представления дополнительных данных, в том числе о транзитных перевозках. В этой связи в 2008 году с учетом существования Рамочных стандартов SAFE ВТамО, разработанных, среди прочего, в целях стандартизации таких требований, элементы данных, перечисленные в транзитной модели SAFE, были включены в сообщения eTIR².

¹ В неофициальном документе № 3 WP.30 (2014 год) был также представлен другой вопрос, имеющий более технический характер, и GE.1 запросила у WP.30 стратегические рекомендации, которые не нашли отражения в настоящем документе.

² В числе различных целевых групп, созданных в рамках Проектной группы по модели данных (ПГМД) ВТамО, которая разрабатывает и обслуживает модель данных ВТамО,

4. В процессе компьютеризации таможенных процедур ряд стран требуют от транспортных компаний представлять в электронном виде не только данные, касающиеся перевозки МДП, но и элементы данных, касающиеся безопасности и надежности, которые на данный момент в книжке МДП не фигурируют. Зачастую эти требования не соответствуют требованиям, перечисленным в стандарте SAFE ВТамО, и поэтому различаются в разных странах. Есть мнение, что такие требования не относятся к процедуре МДП как таковой и в принципе не противоречат существующей практике, согласно которой требуется представлять такие документы, как накладная КДПГ или счет-фактура.

5. Важно напомнить, что принципы eTIR, которыми Группа экспертов руководствуется в своей работе, охарактеризованы в ее мандате и более подробно изложены в главе II Справочной модели eTIR, которую Рабочая группа одобрила на своей 117-й сессии (ECE/TRANS/WP.30/234, пункт 22), а Административный комитет Конвенции МДП – на своей сорок четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, пункт 19). Кроме того, на своей 121-й сессии Рабочая группа подтвердила принцип, в соответствии с которым декларации следует обрабатывать в системе eTIR, постановив включить документ ECE/TRANS/WP.30/2008/8/Rev.2 в качестве приложения в Справочную модель eTIR (ECE/TRANS/WP.30/242, пункт 27). Описание механизма представления декларации eTIR сейчас содержится в приложении VI.

6. В этой связи Группа экспертов продолжает работу по согласованию требований к данным по eTIR, с тем чтобы декларация, представляемая в стране отправления, могла бы направляться во все страны транзита, и при этом транспортному оператору не нужно было бы предпринимать дополнительные действия, т.е. напрямую представлять декларации во всех странах, участвующих в перевозке МДП. В ходе рассмотрения итогов краткого обследования, проводившегося среди координационных пунктов eTIR (неофициальный документ № 9 GE.1 (2013 год)), и информации, собранной МСАТ в процессе внедрения TIR-EPD, Группа экспертов сочла, что на сегодняшний день существуют небольшие различия в национальных требованиях к данным, необходимым для транзита с применением процедуры МДП, которые имеют важное значение в контексте той или иной страны. Поскольку эти требования к данным уже были использованы для разработки и формирования национальных таможенных систем, Группа экспертов задалась вопросом о том, можно ли все еще на практике

одна целевая группа занимается вопросом предварительного электронного информирования, с тем чтобы, по возможности, включить в модель данных ВТамО модуль (так называемый "информационный пакет"), позволяющий привести требования в отношении данных о безопасности и надежности к единому стандарту. Эта целевая группа приступила к обзору требований, предъявляемых к данным в рамках различных программ обеспечения безопасности, разработанных в мире. На сегодняшний день проведен анализ ключевых программ обеспечения безопасности, внедренных в Европейском союзе, Израиле, Канаде, Намибии, Нигерии, Республике Корея, Соединенных Штатах Америки и Японии. Если ПГМД удастся разработать информационный пакет, включающий требования в отношении данных о безопасности и надежности, используемые в странах с крупными рынками, то такой информационный пакет может оперативно задействовать в проекте eTIR. По аналогии с включением в декларацию eTIR в качестве необязательных элементов данных о транзите, определяемых в стандарте SAFE, этот новый информационный пакет, разумеется, позволит расширить число таких элементов данных и, возможно, послужит отправной точкой для разработки Договаривающимися сторонами Конвенции МДП перечня элементов данных о безопасности и надежности, необходимых для целей МДП.

согласовать требования к данным по операциям МДП во всех странах, входящих в систему МДП, и служит ли по-прежнему единая декларация в стране отправления реальным решением.

7. Если в сообщениях eTIR будет содержаться лишь часть данных, необходимых таможням для проведения оценки рисков, то может возникнуть ситуация, когда транспортные компании будут направлять единую предварительную информацию о грузе в системе eTIR в страну отправления, а затем должны будут дополнительно предоставлять различную предварительную информацию всем другим странам на маршруте перевозки в целях обеспечения безопасности и надежности (либо в других целях). Необходимость представления такой информации в электронном виде, особенно в странах, не являющихся страной постоянного местопребывания транспортной компании, будет сопряжена с такими же трудностями, как и те, в силу которых было принято решение интегрировать международные механизмы декларирования в систему eTIR.

III. Возможное решение

8. Если странам не удастся согласовать стандартный, полный и исчерпывающий перечень данных, необходимых для целей МДП (включая данные о безопасности и надежности), то одно из вероятных решений может состоять в введении требования о том, чтобы держатели книжки МДП представляли свою декларацию напрямую каждой из стран по маршруту перевозки. Кроме того, страны должны будут согласовать минимальный общий набор данных, которыми таможенные администрации обменивались бы для оценки рисков.

9. Если держатели книжки МДП в соответствии с предъявляемыми требованиями найдут способ электронной отправки данных о безопасности и надежности (по конкретным странам) каждой из стран по маршруту перевозки (во многих странах уже действует именно такая процедура), то отправка декларации и запрашиваемых в каждой из стран элементов данных по безопасности и надежности не создаст дополнительных трудностей для держателя книжки. Кроме того, это будет способствовать некоторому упрощению правовых рамок функционирования системы eTIR. Это не только позволит решить возможные проблемы, связанные с защитой данных, в результате чего таможни смогут обмениваться друг с другом минимальным набором данных, но и не потребует введения нормативного положения, допускающего направление электронной декларации только в страну отправления.

10. Вместе с тем при помощи таможенных инструментов оценки риска данные, передаваемые держателем книжки МДП, будут сопоставляться с данными, предоставляемыми страной, в которой началась перевозка МДП и проводилась проверка содержимого транспортного средства. При выявлении несоответствий будут проводиться контрольные проверки.

IV. Последствия с точки зрения упрощения процедур торговли и перевозок

11. Хотя этот новый способ представления деклараций каждой из стран на маршруте перевозки МДП и может показаться удобным в таможенной перспективе следует также отметить, что по сравнению с системой, описанной в Справочной модели eTIR, он в гораздо меньшей степени будет способствовать облегчению задачи транспортной отрасли. Транспортным компаниям придется не только обеспечить возможность передачи аутентичных электронных сообщений во все страны, по территории которых проходит маршрут перевозки, но и задействовать различные методы аутентификации, а также отправлять сообщения различного содержания.

12. В качестве альтернативы транспортные компании могли бы использовать систему TIR-EPD MCAT, которая уже обеспечивает возможность отправки предварительной информации о грузе всем таможенным, расположенным по маршруту перевозки. Сейчас эта услуга включена в цену книжки МДП. В условиях полной компьютеризации она, по всей видимости, станет бесплатной и будет предоставляться компаниям, которые приобрели электронную гарантию MCAT. Вместе с тем едва ли вероятно, что MCAT будет оказывать эту услугу по перевозкам МДП, гарантийное покрытие которых обеспечивается другими гарантийными цепочками. Следовательно, разработка такой системы, как TIR-EPD, другими потенциальными гарантийными цепочками станет в этом случае фактическим предварительным условием предоставления гарантий МДП. С учетом того, что разработка такой системы потребует значительных капиталовложений, потенциальные гаранты могут отказаться от предоставления гарантий МДП.

V. Последствия с точки зрения Справочной модели eTIR и деятельности Группы экспертов

13. В соответствии с мандатом, предоставленным Рабочей группой, Группа экспертов завершает свою работу и намерена представить окончательный вариант Справочной модели eTIR. Справочная модель eTIR содержит описание системы eTIR, основанной на ряде ключевых принципов, к числу которых относится и положение о том, что транспортные компании обязаны отправлять свои декларации только один раз, причем в таможенную страну отправления. Если Рабочая группа решит изменить этот принцип и обяжет транспортные компании отправлять их декларации во все страны, по территории которых проходит маршрут перевозки МДП, то потребуются существенных ряд пересмотров Справочной модели eTIR, а это будет сопряжено с дополнительными усилиями Группы экспертов и задержит завершение работы над Справочной моделью eTIR.

VI. Дальнейшие рассмотрения в рамках Рабочей группы

14. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть и обсудить сильные и слабые стороны альтернативных концепций представления деклараций (т.е. провести сопоставление подхода, предусматривающего представление декларации в таможенную страну отправления один раз, и подхода, предусматривающего предоставление декларации во все страны, по территории которых проходит перевозка МДП), а также дать Группе экспертов указания относительно ее

дальнейших действий по данному вопросу. Кроме того, она, возможно, пожелает дать Группе экспертов указания относительно того, следует ли ей продолжать усилия по включению элементов данных, касающихся безопасности и надежности процедуры перевозки, в декларации eTIR (либо дождаться результатов работы ВТамО по предварительной электронной информации, которая, по всей видимости, не будет завершена ранее конца 2014 года). И наконец, Рабочая группа, возможно, пожелает принять во внимание, что любые изменения Справочной модели eTIR требуют дальнейших усилий от Группы экспертов и соответственно продления ее мандата.
