



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.30/2004/18
2 April 2004

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным
с транспортом

(Сто седьмая сессия, 15-18 июня 2004 года,
пункт 6 с) iv) повестки дня)

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ
С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП 1975 ГОДА)**

Применение Конвенции

Предложения по поправкам, касающимся технических положений

**Новые директивы для главы 6 генерального приложения
к пересмотренной Киотской конвенции**

Представлено Всемирной таможенной организацией (ВТО)

A. ИСТОРИЯ ВОПРОСА

1. На своей сто семьдесят пятой сессии (1-3 марта 2004 года) Постоянный технический комитет Всемирной таможенной организации принял новые директивы для главы 6 (Таможенный контроль) генерального приложения к пересмотренной Киотской конвенции, которые касаются пломб и их наложения для целей безопасности.
2. Рабочей группе предлагается рассмотреть возможности применения этих директив в контексте Конвенции МДП.

* * *

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: НОВЫЕ ДИРЕКТИВЫ ДЛЯ ГЛАВЫ 6 ПЕРЕСМОТРЕННОЙ КИОТСКОЙ КОНВЕНЦИИ

9. Безопасность и облегчение международной логистической цепи: пломбы и их применение для целей безопасности

1. Минимальные стандарты для таможенных пломб, используемых для таможенного транзита, изложены в стандарте правиле 16 специального приложения 6, глава 1. Настоящий раздел директив имеет целью ознакомить администрации с различными типами имеющихся пломб и возможностями их использования для целей безопасности.

Введение

2. С учетом повышенного внимания к требованиям безопасности грузов, перемещаемых в рамках международной логистической цепи, основная проблема заключается в уязвимости грузового контейнера как одного из потенциальных средств ввоза в страну партий грузов, характеризующихся высоким риском. Приблизительно 90% товаров, перемещаемых в рамках мировой торговли, приходится на контейнеры, многие из которых относятся к категории морских контейнеров. Значительную роль во всеобъемлющей программе обеспечения безопасности контейнеров могут играть высоконадежные охранные ручные или механические пломбы. Однако важно признать, что безопасность контейнера начинается с его наполнения* и что пломбы не являются доказательством или гарантией законности контейнерного груза.

3. Некоторые администрации разработали программы обеспечения целостности пломб, стимулирующие использование высоконадежных охранных пломб в пункте наполнения контейнера. Такие программы включают процедуры регистрации наложения, изменения и проверки целостности пломб в ключевых пунктах, например при смене вида транспорта, для обеспечения максимально надежной перевозки. В приложении содержится последовательный анализ возможных элементов программы обеспечения целостности пломб. В соответствии с основным принципом оценки рисков, предусматривающим предоставление более широких льгот законопослушным участникам торговых отношений, такие программы обеспечения целостности пломб являются частью более широких программ обеспечения надежности логистической цепи либо санкционированных

* Для того чтобы проводить различие между процессом помещения в контейнер грузов - процессом, известным в международном судоходстве как "наполнение контейнера", - и установкой (или погрузкой) контейнера на транспортное средство, термин "наполнение" по всему тексту настоящего документа обозначает первую стадию, а термин "погрузка" используется для описания второй стадии.

программ, предоставляющих импортерам льготные преимущества, например возможности для использования "зеленых коридоров".

Такие программы обеспечения безопасности не ограничиваются лишь грузами, перевозимыми в условиях таможенного транзита, но применяются также к контейнерным перевозкам в целом, независимо от используемой таможенной процедуры.

Основные типы пломб

Механические пломбы

4. Существует три основные категории механических пломб: индикаторные, охранные и высоконадежные охранные пломбы, предназначенные для выявления попыток проникновения или доступа через двери контейнера. Индикаторные пломбы сконструированы и изготовлены из материала, который можно легко сломать вручную или с помощью обычных кусачек или ножниц. Этот тип пломб в настоящее время используется многими таможенными администрациями.

5. Охранные же пломбы повышают уровень физической защиты в отношении выявления следов взлома, и в принципе их труднее вскрывать. Высоконадежные охранные пломбы обеспечивают еще более высокий уровень защиты от попыток проникновения и должны сниматься с помощью качественных болторезов или кабельных ножниц. Существует несколько типов высоконадежных охранных пломб, в том числе пломбы болтового типа, которые могут быть либо жесткими, либо гибкими, и тросовые пломбы.

6. Международная организация по стандартизации (ИСО) разработала международный стандарт для механических пломб. На момент написания доклада (декабрь 2003 года) эти требования были изложены в виде общедоступных технических требований (ОТТ)** под № 17712. Ожидается, что ОТТ могут быть утверждены в качестве международного стандарта (МС) в течение следующего года.

** ОТТ ИСО представляют собой соглашение между техническими экспертами в рамках рабочей группы ИСО, которое было одобрено большинством голосующих членом соответствующего комитета ИСО. Они могут пересматриваться дважды в течение шестилетнего периода, а затем должны быть либо подтверждены в качестве международного стандарта (МС) ИСО, либо сняты с обсуждения.

7. Применительно к таможенным требованиям в стандарте ИСО излагаются конкретные критерии для таможенных пломб, такие, как независимые испытания и надлежащая идентификационная маркировка. Важно отметить, что на основании этой PAS в качестве таможенных пломб признаются только пломбы, классифицируемые в качестве охранных или высоконадежных охранных пломб в соответствии с рядом специальных испытаний.

Электронные пломбы (ЭП) и другие электронные охранные устройства

8. Электронные пломбы (ЭП), как правило, сочетают в себе характеристики обычных пломб и элементов системы радиочастотной идентификации (RFID) и могут быть пассивными или активными. "Пассивные" ЭП не имеют собственного источника энергии. Они способны "сообщать" о том, были ли они повреждены, только с помощью считывающего устройства. "Активные" ЭП имеют собственный источник энергии и таким образом позволяют выявлять попытки вмешательства в режиме реального времени, регистрируя их в журнале происшествий. Если они оснащены интерфейсом Глобальной системы местоопределения (ГПС) или подключены к ней, то такие пломбы, помимо всего прочего, способны фиксировать местоположение. Информация с активных ЭП также должна сниматься с помощью считывающих устройств.

9. В контейнерных охранных устройствах (КОУ) тоже используется технология RFID. Такие устройства крепятся к самому контейнеру, а не к механизму запираания дверей, на который устанавливаются пломбы, поэтому КОУ также предназначены для выявления попыток проникновения через двери контейнера. Информация с КОУ снимается с помощью либо стационарных, либо ручных считывающих устройств.

10. В настоящее время не существует международного стандарта для ЭП или КОУ, и они не очень широко используются таможенными администрациями или в личных целях, в частности, из-за отсутствия глобальных частот и технических спецификаций для ЭП. Сейчас ИСО занимается разработкой стандарта для ЭП, который может применяться и к КОУ.

11. Ряд организаций осуществляют экспериментальные проекты для определения возможной роли, которую ЭП и/или КОУ могут играть в обеспечении установленных и согласованных требований к безопасности контейнеров, и эти директивы будут время от времени обновляться с учетом происходящих изменений.

**Приложение: ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ВОЗМОЖНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ
ПРОГРАММЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЦЕЛОСТНОСТИ ПЛОМБ**

Важность определения взаимоотношений для обеспечения безопасности

12. Бóльшая ясность и согласованный подход к взаимоотношениям между участниками перевозки надежно защищенных контейнеризованных грузов наряду с последовательным применением и контролем за развитием этих взаимоотношений обеспечат многочисленные выгоды для всех сторон. Эти выгоды включают:

- повышение уровня защищенности от актов терроризма, для осуществления которых используются возможности глобальной торговли товарами;
- снижение риска экономических трудностей, вызванных нарушениями или прекращением торговых отношений в ответ на террористические акты;
- повышение уровня защиты от воровства и переадресования груза с вытекающим отсюда снижением прямых потерь и косвенных издержек, таких, как расходы на страхование;
- повышение уровня безопасности в отношении незаконной перевозки таких материалов, как наркотики и оружие, а также людей;
- повышение уровня безопасности в отношении перемещения товаров, реализуемых на "черном" и "сером" рынках;
- снижение риска уклонения от уплаты пошлин и сборов;
- повышение уровня доверия к международным системам торговли со стороны нынешних и потенциальных грузоотправителей;
- выгоды в результате облегчения перевозок, такие, как снижение числа проверок (сокращение времени простоя на границах) и доступ к упрощенным процедурам.

Ответственность по всей цепи хранения

А. Сквозная ответственность

13. Существуют ответственность и принципы, которые применяются на протяжении всего цикла контейнерной перевозки грузов.

14. Особое внимание уделяется взаимоотношениям сторон при изменениях в цепи хранения контейнера или обладания им. Эта задача не снижает и не должна ставить на второй план основополагающую ответственность отправителя за безопасность и надежность способов наполнения и опломбирования контейнера.

15. Каждый участник, в распоряжении которого находится контейнер, несет ответственность за безопасность груза, переданного в его ведение, независимо от того, находится ли он на перевалочной станции или перемещается между такими станциями. Каждый участник, обладая данными, которые необходимо сообщать компетентным органам для целей проверки на предмет таможенной защищенности и безопасности, несет ответственность, которая включает:

- физическую защиту груза от вмешательства, кражи и повреждения;
- своевременное предоставление соответствующей точной информации компетентным органам для целей проверки на предмет соблюдения требований безопасности;
- защиту связанной с грузом информации от вмешательства и несанкционированного доступа. Эта ответственность в равной степени применяется к периодам до передачи груза на хранение, в течение срока хранения груза и по его окончании.

16. Охранные пломбы являются частью цепи хранения. Ниже рассматриваются вопросы, касающиеся надлежащей классификации и применения охранных пломб.

17. Охранные пломбы должны инспектироваться принимающей стороной при каждой передаче груженого контейнера под ответственность другого лица. Проверка пломбы требует визуального осмотра для выявления следов взлома, сопоставления идентификационного номера пломбы с грузовыми документами и регистрацией факта проверки в соответствующей документации.

18. Если пломба отсутствует или на ней видны следы взлома либо указан иной идентификационный номер, чем тот, который содержится в грузовых документах, то необходимо принять ряд мер:

- принимающая сторона должна довести это несоответствие до сведения стороны, передающей контейнер, и грузоотправителя;
- принимающая сторона должна указать на это несоответствие в грузовых документах;
- принимающая сторона должна уведомить таможенные или правоохранительные органы в соответствии с национальным законодательством;
- если такие требования об уведомлении не предусмотрены, то принимающая сторона должна будет решить, следует ли ей отказаться принимать контейнер на хранение до устранения всех несоответствий или принять контейнер и продолжить запланированную транспортировку. В последнем случае принимающая сторона налагает на контейнер дополнительную охранную пломбу и указывает в грузовых документах конкретные сведения, включая номер новой пломбы.

19. Охранные пломбы могут быть заменены на контейнере на законных основаниях. Примеры этого включают проведение инспекций таможенной администрацией страны вывоза для проверки соблюдения экспортных правил; перевозчиком для обеспечения надежной укладки и крепления груза; таможенной организацией страны ввоза для подтверждения правильности сведений в грузовых декларациях; и сотрудниками правоохранительных органов, занимающихся другими регламентирующими или уголовными вопросами.

20. Если государственные или частные должностные лица должны снять охранную пломбу для осмотра груза, то они устанавливают замену, отвечающую требованиям качества, указанным в пункте 22, причем установка должна производиться таким образом, чтобы были выполнены перечисленные ниже требования, и внеся в грузовые документы сведения о произведенных действиях, включая номер новой пломбы.

В. Место наполнения

21. Ответственность за надежное наполнение контейнера и за точное и полное описание груза несет грузоотправитель/адресант. Грузоотправитель также отвечает за наложение охранной пломбы на груз сразу по завершении процесса наполнения и за подготовку документации для отправки, включая номер пломбы.

22. Охранная пломба должна соответствовать определению высоконадежных охранных механических пломб, предусмотренных в общедоступных технических требованиях 17712 ИСО. Наложение пломбы на контейнер следует производить таким образом, чтобы была исключена возможность незаметного вскрытия, что характерно для традиционного размещения пломб на рукоятке контейнерной двери. Для этого можно использовать такие приемлемые способы, как размещение пломбы в других местах, препятствующих поворачиванию фиксирующего кулачка внешней двери, или использование эквивалентных мер выявления следов вмешательства, например пропускание тросовых пломб через запорные переключатели двери.

23. Исключен

24. Оператор сухопутной перевозки принимает груз. Он получает документацию, осматривает пломбу, указывает ее состояние в документации и затем приступает к перевозке груза.

С. Промежуточный терминал

25. Если перевозка контейнера осуществляется через промежуточный терминал, то оператор сухопутной перевозки передает контейнер на хранение оператору терминала. Оператор терминала получает документацию, осматривает пломбу и указывает ее состояние в документации. Обычно оператор терминала направляет электронное уведомление о принятии контейнера (сообщение о ходе перевозки) другим участникам - представителям частного сектора. Оператор терминала готовит контейнер или принимает необходимые меры для организации его последующей перевозки, которая может осуществляться автомобильным, железнодорожным транспортом или на барже. Аналогичные процессы осмотра и проверки документации осуществляются после принятия или отправки контейнера с промежуточного терминала.

26. Лишь в редких случаях учреждения государственного сектора связаны с перевалкой грузов с одного вида транспорта на другой на промежуточных терминалах или информируются об этом.

D. Морской погрузочный терминал

27. По прибытии в морской погрузочный терминал оператор наземной перевозки передает контейнер на хранение оператору терминала. Оператор терминала получает документацию и обычно направляет электронное уведомление о принятии (сообщение о ходе перевозки) другим участникам - представителям частного сектора. Оператор терминала готовит контейнер или организует его погрузку на морское судно.

28. Перевозчик или морской терминал в качестве агента перевозчика проверяет состояние пломбы и соответствующим образом регистрирует его; это может быть сделано на въезде в морской терминал или после прибытия на терминал, но до погрузки контейнера на судно.

29. Государственные учреждения в экспортирующей стране изучают экспортную документацию, принимают необходимые меры экспортного контроля и выдают сертификаты безопасности.

30. Таможенные администрации, требующие представления предварительной информации, получают такую информацию, изучают ее и либо допускают контейнер к погрузке (в прямой форме или подразумеваемым образом), либо выносят распоряжение "не грузить" в отношении контейнеров, которые не могут быть погружены, пока не будет проведена дополнительная проверка, включая возможный досмотр.

31. В случае тех стран, в которых применяются требования в отношении экспортной декларации и проверки, перевозчик должен требовать от грузоотправителя документацию, подтверждающую, что грузоотправитель выполнил соответствующие требования до погрузки предназначенного на экспорт груза. (Однако грузоотправитель/адресант отвечает за оформление всей надлежащей документации и соблюдение других соответствующих экспортных требований.) При необходимости морской перевозчик должен передать указанную в его манифесте информацию тем таможенным учреждениям страны ввоза, которые требуют представления такой информации. Партии грузов, в отношении которых были выданы распоряжения "не грузить", не должны загружаться на борт судна, пока не будет проведена дополнительная проверка.

Е. Перевалочный терминал

32. Оператор перевалочного терминала осматривает охранную пломбу в период между выгрузкой и повторной погрузкой контейнера. От этого требования можно отказаться в случае перевалочных терминалов, где применяются планы обеспечения безопасности, соответствующие Международному кодексу по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС, принятый Международной морской организацией).

Ф. Морской разгрузочный терминал

33. Получатель/адресат груза обычно принимает меры, облегчающие агенту по таможенным операциям процедуру очистки партии груза в морском разгрузочном терминале. Обычно для этого требуется, чтобы владелец груза заблаговременно до прибытия груза представил этому агенту необходимую документацию.

34. Морской перевозчик в электронной форме передает предварительную информацию, содержащуюся в грузовом манифесте, оператору терминала и при необходимости таможенной администрации страны ввоза.

35. Сотрудники таможни могут отобрать контейнеры для различных уровней проверки непосредственно после разгрузки или на более позднем этапе. Помимо самого груза сотрудник таможни может проверить состояние пломбы и соответствующей документации.

36. Если контейнер предназначен для перевозки под таможенным контролем в другое место для таможенной очистки, то на разгрузочном терминале сотрудники таможни должны наложить на контейнер таможенную пломбу и сделать в документах соответствующие надписи.

37. Получатель/грузоотправитель или агент по таможенным операциям уплачивает любые причитающиеся таможенные пошлины и сборы и принимает необходимые меры для получения разрешения таможни на вывоз груза.

38. После принятия груза для вывоза с морского терминала оператор наземной перевозки осматривает и регистрирует состояние пломбы и получает от оператора терминала соответствующую документацию.

G. Промежуточный терминал

39. Процедуры, осуществляемые в промежуточных терминалах в стране ввоза, аналогичны процедурам, которые выполняются в промежуточных терминалах в странах вывоза.

H. Место выгрузки

40. После принятия контейнера грузополучатель или лицо, отвечающее за расконсолидацию отправки, осматривает пломбу и регистрирует любое несоответствие в документации.

41. Грузополучатель разгружает контейнер и проверяет содержимое и состояние груза на предмет их соответствия документации. В случае выявления нехватки, повреждения или излишка груза по сравнению с указанным в документе такое несоответствие регистрируется на предмет предъявления претензий или страхового требования, а партия груза и относящаяся к ней документация подлежат проверке и досмотру.

42. В случае какого-либо нарушения, связанного с наркотиками, контрабандой, незаконными пассажирами или подозрительными материалами, грузополучатель обязан проинформировать об этом сотрудников таможни или других правоохранительных органов.

43. Исключен

Развитие технологии

44. Вышеизложенное описание функций и ответственности в значительной степени основано на процессе проверки механических пломб, налагаемых грузоотправителем на контейнер. Это отражает нынешнее состояние технологии, используемой в коммерческих целях. В настоящее время некоторые правительства и частные предприятия изучают пригодность новых технологий, способных улучшить характеристики безопасности контейнеров. Если такие технологии допускаются к применению и используются, то процедуры и требования, основанные на принципе проверки традиционных механических пломб, также должны претерпевать изменения с учетом этих технологий во избежание необходимости соблюдения излишних требований в отношении проверки пломб.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Таможенные пломбы

Стандарт 16

Таможенные пломбы и крепежные приспособления, используемые для таможенного транзита, должны отвечать минимальным требованиям, приведенным в добавлении к настоящей главе.

1. Для обеспечения безопасности товаров при проведении транзитных операций обычно представитель таможенного органа лично устанавливает таможенные пломбы и крепежные приспособления на товары и/или транспортные единицы.
2. Таможенные пломбы должны соответствовать определенным минимальным требованиям. Таможня места назначения также должна иметь возможность идентифицировать таможню, установившую таможенные пломбы и крепежные приспособления, и обеспечить проверку на предмет отсутствия какого-либо вмешательства в транзитные товары. Подробное описание минимальных требований к таким таможенным пломбам и крепежным приспособлениям содержится в добавлении к данной главе и включено в настоящие директивы. Сведения об использованных таможенных пломбах должны быть указаны в грузовой декларации или транспортном документе.
3. В качестве меры содействия таможенный орган разрешает уполномоченным грузоотправителям накладывать пломбы самостоятельно. (См. директивы для стандарта 10 в настоящей главе.) Это позволяет производить опломбирование на месте загрузки товаров или наполнения грузовых единиц.
4. Уполномоченные грузоотправители и другие лица, получившие разрешение на операции таможенного транзита, должны использовать пломбы, имеющие специальные опознавательные знаки (наименование таможенной территории, серийный номер и, возможно, другие отличительные знаки, например кодовые буквы или цифры). Эти пломбы позволяют идентифицировать таможенную территорию, где было произведено опломбирование, лицо, поставившее пломбы, и груз. Как и в случае с таможенными пломбами, налагаемыми непосредственно таможенной службой, особые отличия пломб, налагаемых уполномоченными грузоотправителями или другими уполномоченными лицами, должны быть указаны в грузовой декларации и транспортном документе, для того чтобы их не заменили в пути следования.

5. Таможенный орган обычно предписывает, чтобы уполномоченные лица принимали меры предосторожности, например соблюдали такие требования, как ведение точного учета использования допущенных к применению пломб; хранение пломб в безопасном месте и доступ к допущенным к использованию пломбам только уполномоченных сотрудников; наложение пломб уполномоченным лицом в его организации.

6. Пломбы должны быть допущены к использованию таможенными органами, которые должны осуществлять проверки пломб, имеющихся в наличии у уполномоченного лица, требуя от этого лица периодически уведомлять их об использованных пломбах.

7. Изготовитель или поставщик пломб также должен иметь разрешение таможенного органа, который может требовать от таких изготовителей или поставщиков гарантии не поставлять пломбы без разрешения таможенного органа.

Некоторые администрации поощряют использование высоконадежных охранных пломб в месте наполнения контейнера в рамках программ обеспечения целостности пломб. Дополнительная разъяснительная информация об использовании пломб в рамках таких программ приводится в директивах для главы 6 генерального приложения.

Минимальные требования, предъявляемые к таможенным пломбам и крепежным приспособлениям

A. Таможенные пломбы и крепежные приспособления должны отвечать следующим минимальным требованиям:

1. Общие требования в отношении пломб и крепежных приспособлений:

Пломбы и крепежные приспособления должны:

- a) быть прочными и износостойкими;*
- b) обеспечивать возможность их наложения легким и быстрым способом;*
- c) обеспечивать возможность для их быстрой проверки и идентификации;*
- d) обеспечивать невозможность их снятия или раскрепления без оставления следов взлома или повреждения;*

- e) *быть одноразовыми, за исключением пломб, предназначенных для многократного использования (например, электронных пломб);*
- f) *быть сконструированными таким образом, чтобы максимально затруднять их копирование или подделку.*

2. *Физические характеристики пломб:*

- a) *форма и размер пломбы должны обеспечивать различимость любой идентификационной маркировки;*
- b) *все отверстия в пломбе по размеру должны соответствовать используемым крепежным приспособлениям и должны быть размещены таким образом, чтобы при наложении пломбы крепежное приспособление жестко фиксировалось;*
- c) *используемый материал должен быть достаточно прочным для предотвращения возможности случайного нарушения пломбы, преждевременного износа (под воздействием погодных условий, химикатов и т.д.) или незаметного повреждения;*
- d) *используемый материал должен выбираться с учетом применяемой системы опломбирования.*

3. *Физические характеристики крепежных приспособлений:*

- a) *крепежное приспособление должно быть прочным, износостойким и устойчивым к погодным условиям и коррозии;*
- b) *длина используемого крепежного приспособления должна обеспечивать невозможность полного или частичного открывания опломбированного проема без повреждения пломбы или крепежного приспособления либо без иных явных следов попыток вскрытия;*
- c) *используемый материал должен выбираться с учетом применяемой системы опломбирования.*

4. *Идентификационная маркировка:*

Пломба или крепежное приспособление должны иметь маркировку:

- a) идентифицирующую пломбу как таможенную, для чего на ней проставляется слово "Таможня", предпочтительно на одном из официальных языков Совета (английском или французском);*
- b) содержащую указание на страну, в которой была наложена пломба, предпочтительно в виде присвоенного ей знака, используемого на механических транспортных средствах для обозначения страны их регистрации при международном сообщении;*
- c) обеспечивающую возможность идентификации таможни, которой или с санкции которой было произведено наложение пломбы, например, с помощью буквенных или цифровых кодов.*

В. Пломбы или крепежные приспособления, используемые уполномоченными грузоотправителями либо иными уполномоченными лицами для целей таможенного транзита в интересах таможенной безопасности, должны обеспечивать степень физической защиты, сопоставимую с пломбами, налагаемыми сотрудниками таможни, и возможность идентификации производившего наложение пломбы лица по соответствующим цифровым кодам, указанным в транзитном документе.

Комментарии

8. Пункт 3. Понятие "наполнение" (помещение груза в контейнер, который затем грузится на транспортную единицу) было введено для охвата обоих случаев.

9. Пункт 7. Слово "таможенные" из выражения "таможенные пломбы" было исключено, поскольку в данном случае речь идет не о таможенных пломбах как таковых, а о пломбах, допущенных к использованию таможенным органом.

10. Последние три пункта из существующих директив были исключены, поскольку они не ясны. В любом случае эти понятия конкретно рассматриваются в директивах для стандарта 10 (см. соответствующие разделы).

11. Наконец, был добавлен новый пункт с перекрестной ссылкой на использование пломб в интересах безопасности.

ДИРЕКТИВЫ ДЛЯ ГЛАВЫ 6: ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

7.1.3 Идентификация грузов

12. Для того чтобы грузы, подпадающие под действие определенных таможенных процедур, например транзита, перевалки, временного ввоза, хранения на складе, переработки внутри таможенной территории и т.д., могли быть ввезены на таможенную территорию или перемещаться по таможенной территории без уплаты пошлин и сборов необходимо принять особые меры для обеспечения их идентификации.

13. Эти меры могут включать наложение пломб, печатей, перфорированных знаков, идентификационной маркировки, описание товаров, либо использования ссылок на образцы, планы, схемы или фотографии.

14. Любая транспортная единица, на которую таможня намерена непосредственно наложить пломбу, должна быть пригодна для этой цели. Требования к таможенным пломбам изложены в стандарте 16 специального приложения Е, глава 1, касающаяся транзита (пояснительная информация об использовании пломб в рамках программы обеспечения целостности пломб приводится в разделе 9).

15. Если вышеуказанные меры практически неосуществимы или недостаточны в силу особых исключительных причин, то транзитные процедуры могут предписывать тот или иной маршрут или разрешать перевозку грузов с таможенным сопровождением. В случае переработки товаров внутри/вне таможенной территории можно устанавливать специальные или стандартные нормы прибыли при такой операции и требовать предъявления особой документации, касающейся переработки.

Комментарий

Была сделана неправильная ссылка (стандарт 14 вместо стандарта 16).

Была добавлена перекрестная ссылка на новый раздел 9.

Стандарт 10

.....

16. Помимо стандартной практики наложения таможенных пломб сотрудниками самой таможни, существует два альтернативных способа опломбирования, которые используются некоторыми администрациями и которые можно рассматривать как предоставляющие более значительные льготы:

- a) таможенные пломбы выдаются уполномоченным лицам, которые сами налагают пломбы;
- b) признание таможней частных пломб, налагаемых соответствующим лицом.

Комментарий

17. Выражение "на основе каждого конкретного случая" было исключено, поскольку обычно таможенный орган разрешает применять конкретный тип пломбы, который в таком случае может использоваться на постоянной основе.
