

**Руководство по транзиту**

**Путь к эффективному транзитному режиму Всемирная Таможенная Организация**

Издатель: Всемирная Таможенная Организация - улица Марше, 30 - B - 1210 Брюссель - Бельгия [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)

Дата публикации:2017

Благодарность: перевод на русский язык был осуществлен при поддержке Федеральной Таможенной Службы Российской Федерации.

**Предисловие**

Экономическое развитие и благосостояние многих стран,
не имеющих выход к морю, зачастую во многом зависит
от их географических соседей. Даже если отдельные
продукты их внутреннего производства привлекательны
и доступны для отечественных потребителей, в
конечном итоге такие страны уступают в
конкурентоспособности в контексте доступа их товаров
на мировые рынки. Всемирная таможенная организация

(ВТамО) в полной мере осознает эти проблемы и считает, что ключ к раскрытию
потенциала стран, не имеющих выхода к морю, и их «стыковка» с остальным миром -
это внедрение эффективного режима регионального транзита.



ВТамО всегда прилагала усилия, направленные на совершенствование систем транзитных перевозок для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), в том числе посредством формирования стандартов упрощения и гармонизации таможенных процедур, реализации проектов по институциональному развитию, а также укрепления сотрудничества между заинтересованными сторонами. Так, в 2014 году ВТамО подготовила Инструкцию по транзиту и представила ее в рамках Конференции ООН для РСНВМ. На базе Программы "МЕРКАТОР", также запущенной ВТамО в 2014 году, организация оказывает адресную поддержку своим членам в имплементации Соглашения по упрощению процедур торговли Всемирной торговой организации, в том числе - в части совершенствования процедур транзита.

В последние годы таможенные администрации значительной части стран ВТамО уделяли повышенное внимание вопросам транзита, и в этой связи Секретариат организации получил большое число запросов на реализацию соответствующих проектов по институциональному развитию и технической поддержке. В целях удовлетворения указанных потребностей стран-участниц, в том числе в создании более эффективных национальных транзитных режимов, ВТамО приняла решение преобразовать Справочник по транзиту в Руководство, цель которого - установить четкие руководящие принципы и рекомендации в области транзита. В этой связи возникла необходимость, в числе прочего, аккумулировать опыт различных стран и регионов в области транзитной проблематики. С этой целью был организован ряд региональных семинаров, в рамках которых более 100 экспертов в области транзитных процедур из таможенных администраций стран-членов ВТамО совместно

с международными и региональными организациями внесли свой неоценимый вклад в разработку Руководства по транзиту.

Ключ к раскрытию потенциала РСНВМ и содействию развитию международной и региональной торговли заключается в применении лучших международных стандартов для создания эффективного режима транзита,. Разработка Руководства по транзиту ВТамО, в котором содержится 150 руководящих принципов для организации эффективного транзита, является важной вехой не только для РСНВМ, но и для других членов ВТамО, в частности стран, по территории которых проходит значительное число транзитных перевозок. Учитывая, что в настоящее время существует огромное множество региональных и национальных инициатив по развитию транзитных режимов, Руководство по транзиту ВТамО должно в значительной степени способствовать гармонизации и синхронизации различных региональных проектов в данной области.

ВТамО продолжает способствовать институциональному развитию таможенного дела и на постоянной основе оказывает техническое содействие таможенным администрациям в реформировании и модернизации их деятельности. Руководство по транзиту призвано стать практическим инструментарием для оценки национальных и региональных транзитных систем, а также стать базисом для разработки индивидуальных планов содействия и поддержки в модернизации транзитных процедур в РСНВМ и «транзитных» странах. Мы призываем наших партнеров и все заинтересованные стороны учитывать положения и рекомендации, изложенные в настоящем Руководстве, при реализации своих национальных проектов по транзитной проблематике.

Кунио Микурия Генеральный секретарь Всемирная таможенная организация

**Содержание**

1. [Введение 3](#bookmark1)
2. [Предпосылки 3](#bookmark2)
3. [Цель 5](#bookmark3)
4. [Охват и структура 6](#bookmark4)
5. [Благодарности 7](#bookmark5)
6. [Определения 8](#bookmark6)
7. [Сокращения 11](#bookmark7)
8. [Руководство ВТамО по транзиту 12](#bookmark8)
9. [Правовые рамки 12](#bookmark9)
10. [ИКТ и быстрый доступ к информации 18](#bookmark10)
11. [Обмен информацией 18](#bookmark11)
12. [Типы передаваемой информации 19](#bookmark13)
13. [Соответствие международным стандартам 22](#bookmark15)
14. [Инфраструктура ИКТ 24](#bookmark17)
15. [Защита данных 26](#bookmark19)
16. [Система гарантий 32](#bookmark26)
17. [Расчет объема гарантийного обеспечения 32](#bookmark27)
18. [Гарантия в соответствии с уровнем риска и отказ от гарантии 33](#bookmark28)
19. [Формы гарантий 34](#bookmark29)
20. [Всеобъемлющие гарантии 36](#bookmark30)
21. [Завершение процедуры и закрытие гарантии 37](#bookmark31)
22. Использование таможенного сопровождения наряду с транзитными

гарантиями 39

1. [Международные/региональные гарантийные системы 39](#bookmark34)
2. [Гарант 41](#bookmark36)
3. [Пошлины и сборы 47](#bookmark41)
4. [Упрощение формальностей 49](#bookmark42)
5. [Упрощение требований к документам 49](#bookmark43)
6. [Упрощение процедур 54](#bookmark50)
7. [Внедрение цифровых технологий/ автоматизация процессов 54](#bookmark52)
8. [Управление рисками 62](#bookmark56)
9. [Уполномоченный экономический оператор (УЭО) 64](#bookmark58)
10. [Таможенные печати и иные меры безопасности 69](#bookmark64)
11. [Общие принципы использования таможенных печатей и иных мер безопасности 69](#bookmark65)

1

1. [Таможенные пломбы 71](#bookmark232)
2. [Электронные таможенные пломбы 72](#bookmark68)
3. [Меры безопасности относительно загружаемых устройств 73](#bookmark70)
4. [Сроки доставки и маршруты 74](#bookmark72)
5. [Таможенное сопровождение 75](#bookmark74)
6. [Дорожные КПП 76](#bookmark75)
7. [Скоординированное управление границами 77](#bookmark77)
8. [Общие принципы 78](#bookmark78)
9. [Организационные условия 78](#bookmark79)
10. [Рабочие дни и часы 79](#bookmark81)
11. [Совместный контроль на границе 80](#bookmark83)
12. [Единый пункт таможенного контроля 81](#bookmark85)
13. [Физическая инфраструктура и оборудование 83](#bookmark86)
14. [Прозрачность требований и борьба с коррупцией 85](#bookmark87)
15. [Прозрачность 85](#bookmark88)
16. [Борьба с коррупцией 87](#bookmark89)
17. [Взаимодействие с частным сектором в целях повышения прозрачности 88](#bookmark90)
18. [Партнерство с бизнесом 94](#bookmark98)
19. [Оценка эффективности 96](#bookmark100)
20. [Список рекомендаций 109](#bookmark115)
21. [Международные правовые рамки 127](#bookmark129)

[Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947) 127](#bookmark130)

Соглашение об упрощении процедур торговли (СУПТ) 129

Международная конвенция об упрощении и гармонизаци таможенных процедур (Пересмотренная Киотская Конвенция) 164

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 170

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 186

Таможенная конвенция касающаяся контейнеров,1972 года 195

Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 Годов 208

2

1. **Введение**
2. **Предпосылки**

Между простотой ведения международной торговли и таможенным администрированием существует прямая взаимосвязь. Свободное передвижение товаров не может существовать в полной мере без свободы транзита, который во многом все еще осложняется документальной волокитой и высокой стоимостью издержек. Пересмотренная Киотская конвенция, статья V Генерального соглашения по тарифам и торговле и статья 11 Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации определяют сущность транзита, которая подразумевает неприемлемость обложения таможенными пошлинами и налогами товаров, помещаемых под транзитную процедуру. При этом у таможенных служб транзит все еще вызывает опасения, связанные с гарантийным обеспечением транзитных операций, таможенным долгом и его возмещением, а также различными схемами мошенничества при транзитных перевозках. Процедура транзита отражена во множестве международных законодательных документов и подлежит исполнению участвующими сторонами. К таким документам, в числе прочего, относятся Соглашение об упрощении торговли ВТО и Венская программа действий ООН (ВПД). Как ВТО, так и ООН отмечают роль транзита для развивающихся государств, в особенности государств, не имеющих доступа к морю, которые сталкиваются с относительно более высоками издержками при ведении международной торговли. Это связано с расстоянием до основных мировых рынков, дополнительным пересечением границ, неудобными процедурами транзита и ненадлежащей инфраструктурой. По оценкам Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам ООН (ООН-КВПНРМ), развивающиеся страны без выхода к морю в среднем насчитывают только 60 процентов оборота развивающихся прибрежных государств, при этом их затраты на торговлю выше на 45 центов, чем у соответствующих прибрежных стран. По данным ВТО стоимость торговли в развивающихся странах имеют добавочный тарифный эквивалент 219, что означает, что к каждому доллару США, который тратится на производство товара, добавляется еще 2 доллара 19 центов дополнительных издержке. Ряд ученых в своих исследованиях отмечают, что в странах, не имеющих доступа к морю, издержки торговли на 40% выше, чем в прибрежных государствах. В данных условиях сложно переоценить необходимость разработки четких инструкций, который позволили бы значительно упростить и усовершенствовать транзитные процедуры. Новый инструмент Всеирной таможенной организации (ВТамО), Руководство по транзиту, призвана с целью помочь странам-участницам ВТамО ответить на вызовы, связанные с функционированием транзитных режимов .

Таможенный транзит, в числе прочего, является также и элементом региональной экономической интеграции. Он позволяет товарам свободно перемещаться в каждом конкретном географическом регионе и облегчает таможенные формальности путем исключения пошлин и налогов, которые обычно платятся за импортные товары. Таким образом, транзит сближает страны в экономическом, политическом и социальном смыслах. Сегодня существует множество примеров региональных соглашений, которые сфокусированы именно на транзите, такие как проект TIM (Международный транзит товаров) в центральной Америке или Рамочное соглашение АСЕАН об упрощении процедур транзитных перевозок грузов.

Деятельность таможенных служб критическим важна для обеспечения быстрых и эффективных процедур транзита. Такие области, как создание систем обмена информацией в реальном времени, использование информационно­

3

коммуникационных технологий (ИКТ), координация между органами пограничного надзора, обеспечение легкого доступа участников ВЭД к информации о процедурах транзита, облегчение требований к обеспечению гарантий, объединение региональных и международных гарантийных систем и применение систем управления рисками являются неотъемлемыми мерами по совершенствованию транзита. Эффективное применение этих мер может поспособствовать развитию среды, в которой возможна экономическая диверсификация путем создания новых ниш для транспортных и логистических услуг, включая увеличенные объемы торговли и высокую предсказуемость сроков доставки грузов.

ВТамО как важная площадка по формированию стандартов для мировой торговли фокусирует свои усилия на развитии и поддержке своих инструментов для всех сфер деятельности таможенных служб. Транзит является одним из приоритетов в данном контексте. Страны-участницы ВТамО демонстрируют высокий интерес к транзитной проблематике, что способствовало принятию решения по разработке настоящего Руководства.

Руководство ВТамО по транзиту - логическое продолжение Транзитной инструкции, выпущенной ВТамО в 2014 году. Хотя в Транзитной инструкции есть общие положения по доступным методам облегчения транзита, Руководство по транзиту дает четкое видение по способам и направлениям упрощения процедур транзита, которые имеют особое значение для развивающихся стран без доступа к морю и развивающихся стран. Другими словами, Транзитная инструкция отвечает на вопрос «Что такое быстрый транзит?», а Руководство по транзиту отвечает на вопрос «Каким образом обеспечивается быстрый транзит?». В Руководстве по транзиту говорится обо всех аспектах процесса транзита, от механизмов гарантий и опечатывания товаров до имлпементации планов, направленных на улучшение работы таможенных служб и других органов пограничного контроля.

Руководство по транзиту не является юридически обязательным документом. Однако администрациям таможенных служб и другим заинтересованным организациям рекомендуется использовать Руководство при реализации программ по упрощению и совершенствованию транзитных систем.

4

1. **Цель**

Руководство по транзиту преследует три основные цели: 1) предоставить правительствам стран четкие указания о том, как обеспечить быстрый транзитный режим; 2) поддержать государства в имплементации соответствующих международных соглашений, конвенций и программ; 3) распространить опыт существующей таможенной практики в области Руководства по транзитутранзитных процедур.

Ключевая задача Руководства по транзиту - поддержка членов ВТамО в обеспечении быстрого и эффективного транзитного режима на их территории. Вне сомнения, транзит играет ключевую роль для всех сторон, вовлеченных в глобальные цепочки поставок на макро- и микро-уровнях. На макро-уровне экспортирующие, импортирующие и транзитные страны заинтересованы в облегчении транзита и доступе к новым рынками товарам, а также диверсификации своей экономики. Развивающиеся страны без доступа к морю играют особую роль в этом отношении, так как их экономическое состояние зависит от условий транзита через другие страны, что делает их экономику наиболее уязвимой. На микро-уровне транзитные операторы заинтересованы в облегчении транзитных процедур, также как и транспортные компании, складские операторы, экспортеры и импортеры. Руководство по транзиту предлагает четкие рекомендации и руководящие принципы, показывающие, как нужно организовывать современный транзитный режим, чтобы это было выгодно всем вовлеченным сторонам.

Руководство по транзиту включает в себя тринадцать аспектов транзитного процесса, для которых в ней предлагаются руководящие принципы: 1) Правовые рамки; 2) ИКТ и быстрый доступ к информации; 3) Система гарантий; 4) Пошлины и сборы; 5) Упрощение формальностей; 6) Управление рисками; 7) Уполномоченный Экономический Оператора (УЭО); 8) Таможенные печати и иные средства безопасности; 9) Скоординированное пограничное управление; 10) Физическая инфраструктура и оборудование; 11) Прозрачность и борьба с коррупцией; 12) Партнерство с бизнесом; 13) Оценка эффективности. Все эти аспекты включены в Соглашение об упрощении процедур торговли ВТО, Пересмотренную Киотскую конвенцию, Венскую программу действий ООН, а также другие международные законодательные документы. В связи с этим Руководство по транзиту преследует и вторую цель - поддержать государства в имплементации соответствующих международных конвенций и соглашений.

Руководство служит также и распространению опыта существующих в мире транзитных режимов. Члены ВТамО из всех шести регионов представили информацию о своем практическом опыте в данной области в Секретариат, которая также была включена в Рководства для возможного использования заинтересованными сторонами.

5

1. **Охват и структура**

Руководство по транзиту включает рекомендации по транзитных операциям для наземных средств перевозки, а именно автомобильный и железнодорожный транспорт. Инструкции применимы для всех типов товаров, но больше всего подходит для товаров, перевозимых в контейнерах и/или навалом. Товары, перемещаемые путем трубопровода и электрических сетей в Руководстве не учитываются, так как правила для таких товаров имеют существенные отличия и особенности.

В Руководстве по транзиту рассматриваются тринадцать аспектов транзитных процедур:

1. Правовые рамки; 2) ИКТ и быстрый доступ к информации; 3) Система гарантий; 4) Пошлины и сборы; 5) Упрощение формальностей; 6) Управление рисками; 7) Уполномоченный Экономический Оператора (УЭО); 8) Таможенные печати и иные средства безопасности; 9) Скоординированное пограничное управление; 10) Физическая инфраструктура и оборудование; 11) Прозрачность и борьба с коррупцией; 12) Партнерство с бизнесом; 13) Оценка эффективности. Для каждого из аспектов, Руководство по транзиту предлагает определенные контрольные точки, которые должны достигаться администрациями таможенных служб и их правительством, чтобы следовать всемирно одобренным указаниями по облегчению процедур транзита в ВПА, ПКК и СУПТ.

Руководство по транзиту состоит из четырех разделов: I. Введение, II. Руководство по транзиту, III. Перечень рекомендаций и IV. Международные правовые рамки.

Во введении определены цели, объемы и структура Руководства, отражены благодарности партнерским организациям за содействие и поддержку и указан список определений и акронимов.

Раздел II посвящен непосредственно транзиту. Он разделена на тринадцать под­разделов, относящихся к каждому конкретному аспекту транзитного процесса, указанным выше. В каждом подразделе есть ссылка на существующие правовые рамки под заголовком «Соответствующие международные соглашения/стандарты». Все тринадцать аспектов относятся к автомобильным или ж/д транспортом, если не указано обратное. Все аспекты транзитного процесса, указанные в инструкции, являются компетенциями таможенных служб, рассмотренными также и в других документах ВТамО. По соображениям удобства в тексте встречаются ссылки на соответствующий инструмент ВТамО. Информация, указанная в большинстве подразделов, доплнена опытом членов ВТамО, который был направлен Секретариату во время опроса по транзитной проблематике в августе-сентябре 2016 года.

Список рекомендаций, которые могут быть применимы для проектов по расширению пропускной способности, относящейся к транзиту, приводятся в разделе III.

В разделе IV, Международные правовые рамки, приводятся выдержки из текстов соответствующих международных законодательных документов, относящихся к транзиту, и используемым в качестве ссылок в данном Руководстве.

6

1. **Благодарности**

Секретариат ВТамО приносит благодарность за поддержку партнерских организаций в разработке настоящего Руководства, в частности финансовую и экспертную поддержку Японского агентства по международному сотрудничеству (ЯАПС), а также экспертную поддержку, оказанную следующими организациями: Африканский банк развития (АфБР), Комиссия Африканского союза, Азиатский банк развития (АБР), Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой (СЕЖ), Межамериканский банк развития (МАБР), Международный комитет железнодорожного транспорта (КЖТ), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОМЖП), Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭКООН), Конференция организации объединенных наций по торговле и развитию (КООНТР), Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам и малым островным государствам (ООН-КВПНРМ), Всемирный банк (ВБ), Всемирная торговая организация (ВТО), региональные экономические сообщества в Африке, такие как Общий рынок для стран Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), Восточно-Африканское сообщество (ВАС), Экономическое сообщество стран Центральной Африки (ЭССЦА), Экономическое сообщество стран западной Африки (ЭССЗА), Южно-африканский Таможенный Союз (ЮАТС), Сообщество по вопросам развитии стран юга Африки (СВРСЮА), Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗАЭВС), региональные экономические организации в Америках и регионе Карибских островов, такие как Карибский совет по обеспечению соблюдения таможенного законодательства (КСОСТЗ), Генеральный секретариат Андского сообщества (ГСАС), Секретариат Общего договора об экономической интеграции стран Центральной Америки (СОДЭИСЦА), а также аккредитованные эксперты ВТамО и сотрудники таможенных служб, принявших участие в работе ВТамО по транзитной проблематике в 2016-2017 годах.

7

1. **Определения**

«УЭО» - это сторона, вовлеченная в перевозку товаров в любой роли, которая была признана таможенной службой страны, или от ее имени, как соответствующая требованиям ВТамО или эквивалентным стандартам безопасности сети перевозки.

«Уполномоченный получатель» - это лицо, которое уполномочено таможенной службой получить товары напрямую на их территории без требования их представления в офисе пункта назначения.

«Уполномоченный отправитель» - это лицо, которое уполномочено таможенной службой отправить товары напрямую на их территории без требования их представления в офисе пункта отправления.

“Карнет АТА” - это международный таможенный документ, выпущенный по условиям конвенции АТА и Стамбульской конвенции о временном ввозе, включает в себя международно применимые гарантии и может быть использован в качестве

международных таможенных документов и как гарантия пошлин и налогов на импорт, чтобы покрыть временный ввоз товаров и, где это возможно, транзит товаров.

«Карнет CPD» - это международный таможенный документ, который включает в себя международно применимые гарантии и может быть использован в качестве

международных таможенных документов и как гарантия пошлин и налогов на импорт, чтобы покрыть временный ввоз средств передвижения и, где это возможно, транзит средств передвижения.

«Таможенная печать» - это комбинация таможенной печать и обвязки, крепко связанные вместе. Таможенные печати ставятся в связи с определенными таможенными процедурами (в частности, таможенным транзитом), главным образом, чтобы избежать или привлечь внимание к неразрешенному взаимодействию с запечатанными вещами.

«Электронная печать» - это таможенная печать с механизмом для цифрового отслеживания средств передвижения, к которым она применена.

«Таможенная транзитная операция» - это средства перевозки товаров из офиса отправления в офис назначения под таможенным транзитом.

*«Внутригосударственный таможенный транзит»* - это процедура транзита, применимая внутри только одной страны или только на территории таможни, и в которой отделение отправки и назначения находятся на той же территории. Любое требуемое обеспечение безопасности относится только к транзитному передвижению по территории, подконтрольной таможенной службе.

*«Международный таможенный транзит»* - это транзитное движение, являющееся частью единой транзитной таможенной операции, в процессе которой одна или более таможенных границ пересечены в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением. Это соглашение обычно устанавливает форму декларации товаров для таможенного транзита и, если это требуется, гарантию, применяемую на каждой территории, подконтрольной сторонам этого соглашения.

«Гарантия» - это меры, обеспечивающие удовлетворение обязательств экономического оператора перед таможенными органами.

«Индивидуальная гарантия» - это таможенная гарантия, предоставляемая

8

только для одной транзитной перевозки в заранее определенных таможенных территориях/территории.

«Обширная гарантия» - это таможенная гарантия, предоставляемая для нескольких транзитных перевозок в заранее определенных таможенных территориях/территории.

«Государственная гарантия» - это таможенная гарантия, законно применимая только внутри территории одной страны по законодательству этой страны;

«Региональная гарантия» - это таможенная гарантия, законно применимая внутри таможенной территории нескольких стран и обязательна к исполнению согласно региональному соглашению между соответствующими странами.

«Международная гарантия» - это таможенная гарантия, законно применимая на нескольких таможенных территориях и обязательна к исполнению по международным соглашениям или конвенциям.

«Отказ от гарантии» - это условный отказ от выставления требования предоставить таможенную транзитную гарантию для экономических операторов, отвечающих определенным условиям, или для определенных видов транспорта.

«Гарант» - это физическое или юридическое лицо, гарантирующее оплату таможенного долга экономического оператора в случае, если он или она не выполнит свои обязанности перед таможенной службой.

«Принципал (держатель) транзитной процедуры» - это физическое или юридическое лицо, от имени которого подается транзитная декларация, или физическое или юридическое лицо, которому были переданы права в отношении транзитной процедуры.

«Отделение отправления» - это любое отделение таможни, в котором начинается транзитная операция.

«Отделение назначения» - это любое отделение таможни, в котором заканчивается транзитная операция.

«Отделение по пути следования»/«Отделение транзита» - это любое отделение таможни, расположенное на пути следования транзитной операции.

«Отделение ввоза» - это любое отделение таможни по пути следования, через которое товар ввозится на таможенную территорию.

«Отделение вывоза» - это любое отделение таможни по пути следования, через которое товар вывозится с таможенной территории.

9

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Отделение |  | Отделение |  |
| отправления |  | вывоза |  |
|  |  |

Отделение

ввоза

Отделение

вывоза

|  |
| --- |
| Территория таможни места |
| отправления |  |
| № > | т |
|  |

Территория таможни второго
транзита

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Отделениеввоза |  | Отделениеназначения |
|  |  |

Территория таможни места
назначения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| т в |  | т & |
| Территория таможни первого | Территория таможни третьего |
| транзита |  | транзита |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отделениеввоза |  | Отделениевывоза |  | Отделениеввоза |  | Отделениевывоза |

«Единое окно» (ЕО) - это средство, которое позволяет сторонам, принимающим участие в торговле и транспортировке, подавать стандартизированную информацию и документацию с помощью единственной точки для выполнения всех регулятивных требования относительно импорта, экспорта и транзита. Если информация подается в электронной форме, индивидуальные элементы данных должны подаваться только один раз.

«Транзитный оператор» - это физическое или юридическое лицо, осуществляющее транзитную операцию.

«Транспортная единица» - это любые средства перемещения товаров, подходящие для использования в таможенной транзитной операции или под таможенной печатью.

Примечание: Руководство по транзиту не содержит инструкций о переотправлении. Глава 2 особого приложения Е к КПП определяет переотправление следующим образом.

«Переотправление» - это таможенная процедура, в рамках которой товары передаются под таможенным контролем от импортирующих средств передвижения экспортирующим средствам передвижения внутри одного отделения таможни, который является одновременно отделением импорта и экспорта.

10

1. Сокращения

УЭО

СУГ

МГК

СВАП

КОТИФ/КМЖП

ООЭК

ГАТТ

МАДБ

ИКТ

МСАТ

ЯАМС

СБВМ

ОЭСР

ДПС

ЕПТК

ОСЖД

ОМЖП

ПКК

МСП

СМГС

СУПТ

ИУПТ

ИВВ

ЕЭК ООН ООН-КВПНРМ

ВПА

ВТамО

ВСО

Уполномоченный экономический оператор Скоординированное управление границами Единообразные правила, касающиеся договора международной перевозки грузов (МГК, приложение Б к КМЖП)

Двустороннее соглашение о взаимной административной помощи в таможенных делах.

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)

Оценка и отслеживание эффективности коридора Генеральное соглашение по тарифам и торговле Межамериканский банк развития Информационно-коммуникационная технология Международный союз автомобильного транспорта Японское агентство по международному сотрудничеству Страны без выхода к морю

Организация экономического сотрудничества и развития

Другие правительственные службы

Единый пункт таможенного контроля

Организация сотрудничества железных дорог

Межправительственная организация по международным

железнодорожным перевозкам

Пересмотренная Киотская конвенция

Малые и средние предприятия

Соглашение о международном грузовом сообщении

Соглашение об упрощении процедур торговли

Индикаторы упрощения процедур торговли

Исследование времени выпуска

Европейская экономическая комиссия Организации

Объединенных Наций

Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Венская программа действий Всемирная Таможенная Организация Всемирная Торговая Организация

11

1. **Руководство ВТамО по транзиту**
2. **Правовые рамки**

Требованием к существованию эффективного транзитного режима является наличие строгих и реалистичных правовых рамок, одобренных правительством и назначенных к исполнению администрациями таможенных служб. Сложности, с которыми сталкивается транзит, не могут быть преодолены правительством одной страны. В этой области, как и во многих других, важно, чтобы государства объединили свои усилия в наиболее возможной мере. В этом отношении единые правовые рамки - это основание как для двустороннего упрощения транзита, так и для дальнейшего многостороннего содействия этому процессу.

Транзит попадает под действие многих двусторонних и региональных соглашений, которые напрямую относятся к транзиту или касаются регулирования транзита как части более широких торговых соглашений. Примеры включают: Конвенцию об общей процедуре транзита 1987, которым изначально был разрешен свободный транзит между Европейским сообществом (ныне Европейский Союз) и странами Европейской Ассоциации Свободной Торговли, и в который сейчас входят 35 сторон, включая Турцию, Сербию и Македонию; договор о создании таможенного союза 2007 года между Россией, Казахстаном и Белоруссией (и, в дальнейшем, Евразийским экономическим сообществом), Трехстороннее соглашение о зоне свободной торговли КОМЕСА-ВАС- САДК, Рамочное соглашение об упрощении транзитной перевозки товаров АСЕАН и многие другие1. Охват этих региональных соглашений различается и включает такие аспекты, как обмен информацией, стандартизацию правовых требований и системы гарантий, создание общего контроля и так далее. Воплощение соглашений сотрудничества, которые уже были составлены правительствами стран, или разработка таких соглашений теми, кто еще этого не сделал, критически важна. Двусторонние, региональные и международные соглашения не являются взаимоисключающими. Международные правовые рамки способствуют такому содействию и воплощению договоренностей на двустороннем и региональном уровнях в отношении облегчения процедур транзита.

Международные правовые рамки для облегчения транзита состоят из международных соглашений и конвенций, которые охватывают проблему облегчения и эффективности транзита. Они включают Соглашении об упрощении торговли ВТО, Венскую программу действий ООН, Пересмотренную Киотскую конвенцию ВТамО, Конвенцию МДП ООН, Конвенция о согласовании ООН, Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров ВТамО, Арушская декларация ВТамО и так далее. Все из них призывают к сотрудничеству стран, уменьшению бюрократии и установлению не-дискриминирующих условий для всех товаров в транзите вне зависимости от страны происхождения2.

1 Список текущих региональных соглашений по транзиту указан в конце этого под-раздела, вряд ли возможно дать ссылку на все существующие двусторонние соглашения, и для цели этой Транзитной инструкции этого не нужно.

2 Помимо международных правовых документов, упомянутых выше, существуют пятьдесят шесть (56) конвенций ООН, охватывающих транспорт и шестнадцать (16) конвенций ВТамО в отношении таможенных аспектов, которые напрямую не указываются в Транзитной инструкции, но которые косвенно относятся к процессу транзита. В этой Транзитной инструкции дается ссылка на основные правовые документы, которые напрямую применимы к транзиту, а также на те, которые в данный момент ожидают имплементации и имеют обширное влияние на международное сообщество и международную торговую среду.

12

Что касается воплощения международных правовых документов на государственном и региональном уровнях, очевидно, что администрации таможенных служб выполняют только те обязанности, за которые они ответственны, и не могут обмениваться информацией, принимать определенные формы гарантий, принимать результаты оценки рисков другой таможенной службы или проводить совместный контроль с другими органами пограничного надзора, если такие положения не существуют в соответствующем законодательстве. Таким образом, правительствам стран необходимо позаботиться о заключении двусторонних соглашений, или соглашений на региональном и международном уровнях по совместной деятельности по проблемам транзита с другими странами и таможенными администрациями, чтобы поставить на поток транзитную перевозку грузов, и администрации таможенных служб должны, где это возможно, выступить инициатором таких шагов. Важно отметить, что разные средства перевозки, используемые в транзите, то есть дорожные перевозки и железнодорожные перевозки3, могут иметь разные требования, процедуры, наборы данных, время ответа в ИТ-системах, критерии риска и прочее. Таким образом, в этих соглашениях, правительства стран должны быть в курсе тонкостей и особенностей и создать особые положения для таможенного транзита разными средствами перевозки.

Чтобы принять во внимание все надлежащие положения соглашений о сотрудничестве в сфере таможенного транзита, администрации таможенных служб могут использовать в качестве шаблона модель ВТамО двустороннего соглашения на взаимной административной помощи в таможенных делах. Она доступна для скачивания по ссылке: <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and->tools/~/media/DFAAF3B7943E4A53B12475C7CE54D8BD.ashx

Учитывая широкий охват возможного сотрудничества в таможенном транзите, все аспекты которого будут детально рассмотрены в данном Руководстве, данный под-раздел сосредоточен на необходимости формализовать подобные взаимодействия, другими словами, необходимости заключать новые соглашения по транзиту, если их не существует, или придерживаться существующих, и рассматривать в положениях этих соглашений аспекты, подчеркнутые в международных правовых документах, упомянутых выше: СУПТ, ВПД, ПКК, Конвенция МДП, Конвенция о согласовании, и Арушская декларация. Общие рекомендации по правовым рамкам для сотрудничества в процедурах транзита приведены ниже. Подробные рекомендации, относящиеся напрямую к обмену информации, гарантиям, управлению рисками, совместному пограничному надзору и прочему рассмотрены после этого. После каждой группы рекомендаций указаны ссылки на релевантные действующие международные соглашения и стандарты, и затем даны ссылки на дополнительную информацию о соответствующих документах ВТамО. В конце данного суб-раздела приводится список существующих региональных соглашений о сотрудничестве по транзиту.

Рекомендации по правовых рамках в сфере таможенного транзита:

1. Правительства должны заключать или придерживаться и воплощать существующие

двусторонние, региональные или международные соглашения с другими странами, чтобы создать рамки для сотрудничества в сфере транзита.

1. Двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии должны заключаться с целью обеспечения свободы транзита и облегчения процедуры транзита и не должны замедлять торговые/транзитные потоки других стран, которые не являются участниками этих соглашений.

3 Эти рекомендации относятся только к наземным перевозкам - по дорогам и железным дорогам и не охватывают речной и морской транспорт.

13

1. Правительства должны рассмотреть уже существующие двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии, прежде чем они станут заключать новые, чтобы избежать возможных противоречий с существующими положениями.
2. Двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии должны быть основаны на общих принципах свободы транзита, доступа к рынкам, не-дискриминации, отсутствии односторонних ограничений и прозрачности.
3. Правительствам стран советуется включать в двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии положения об обмене информации, механизмах гарантий, согласовании требований прав и безопасности, пошлинах и сборах, совместном управлении, координированном управлении на границах, совместным принятием таможенных печатей и других мер, направленных на упрощение процедуры.
4. Правительствам стоит рассмотреть различия в процедурах и требования к различным средствам транспорта, включая дорогу и железную дорогу, при разработке новых правовых рамок о транзите.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

16. Участники прилагают усилия для сотрудничества и координации друг с другом для повышения свободы транзита. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя, в том числе, договоренности о:

1. сборах;
2. формальностях и законодательных требованиях; а также
3. практического применения транзитных режимов.

СУПТ ВТО, Статья 12

1. Ничто в данной статье не должно запрещать стране-члену вступать в или поддерживать двусторонние, многосторонние или региональные соглашения об обмене таможенной информацией и данными, включая на безопасной и быстрой основе с помощью автоматизированных систем и до появления соответствующих отправлений.
2. Ничто в данной статье не должно рассматриваться как изменяющее или влияющее на права или обязанности стран- членов по таким двусторонним, многосторонним или региональным соглашениям, или как управляющее процессом обмена таможенными данными по таким соглашениям.

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1, рекомендованная практика 26

Договаривающиеся стороны должны тщательно рассматривать возможность присоединения к международным документам о таможенном транзите. Если стороны не намерены присоединяться к таким международным документам, они должны, составляя двусторонние и многосторонние соглашения с целью установления международной процедуры таможенного транзита, принимать во внимание Стандарты и Рекомендованные практики, приведенные в настоящей Главе.

ВПА

Пункт 26. Развивающиеся страны без выхода к морю (РСБВМ) и транзитные страны:

1. Соглашаться с и ратифицировать в краткие сроки соответствующие международные, региональные и подрегиональные соглашения и другие правовые документы, относящиеся к транзитным перевозкам и упрощению торговли;
2. Обеспечивать эффективное воплощение международных и региональных конвенций и двусторонних соглашений о транзитных перевозках и упрощении торговли, где возможно, также стремясь уменьшить сроки и цены перевозки;
3. Повысить уровень координации и сотрудничества национальных агентств, ответственных за пограничный и таможенный контроль, а также соответствующие процедуры между ними, и относительно агентств в транзитных странах. В этом отношении транзитные страны должны обмениваться информацией с развивающимися странами без доступа к морю в отношении любых изменений в правилах и процедурах, охватывающих транзитные положения как можно скорее до того, как они вступят в силу, чтобы у торговцев и других заинтересованных сторон была возможность с ними ознакомиться;
4. Сотрудничать в обмене торговых и транспортных данных с целью осуществлять пограничные перевозки транзакции быстрее и более эффективно.

14

Конвенция МДП

Приложение 1 к Конвенции МДП описывает книжку МДП в качестве международного таможенного документа, который составляет административную основу системы МДП и позволяет таможенным службам обмениваться информацией о перевозимых товарах об осуществляемом управлении.

Конвенция КМЖП

Согласно КМЖП, МЖП ставит своей целью продвигать, улучшать и облегчать международные перевозки железной дорогой, в частности избавляясь от препятствий при пересечении границ.

Статья 6, параграф 7 КПП (Приложение Б к КМЖП) устанавливает, что для целей таможенных служб на территории ЕС и там, где применимы4 общие процедуры транзита, каждое отправление должно быть сопровождено накладной, соответствующей требованиям КПП.

Международная конвенция о соглашении таможенного управления перевозки товаров от 21 октября 1982 года имеет положение, в статье 9 приложения 9, о возможности использования накладной кПп/СМГС в качестве таможенного документа.

***Дальнейшие материалы ВТамО:***

1. Двустороннее соглашение о взаимной административной помощи в таможенных делах. Шаблон доступен для скачивания по ссылке:

<http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and->

tools/~/media/DFAAF3B7943E4A53B12475C7CE54D8BD.ashx

4 Конвенция от 20 мая 1987 года об общей процедуре транзита управляет движением товаров между 28 странами- членами ЕС, странами ЕАСТ (Исландия, Норвегия, Лихтенштейн и Швейцария), Турцией (с 1 декабря 2012 года), бывшей Югославией, реКУПбликой Македония (с 1 июля 2015 года) и Сербией (с 1 февраля 2016 года).

15

Региональные соглашения, относящиеся к транзиту

Восточная Азия и тихоокеанский регион

* Соглашение АСЕАН о торговле товарами
* Комплексное инвестиционное соглашение АСЕАН
* Рамочное соглашение АСЕАН об упрощении процедур транзитных перевозок грузов
* Соглашение 2005 года о трансграничной перевозке в субрегионе Большого Меконга
* Министерское соглашение по кооперации в перевозке АСЕАН
* Соглашение о признании инспекционных сертификатов коммерческого транспорта для машин, перевозящих товары и транспортных средств общего пользования.
* Министерское соглашение о развитии проекта сети автомобильных дорог АСЕАН
* Преференциальные торговые соглашения АСЕАН
* Соглашение об общих эффективных преференциальных тарифных планах для зоны свободной торговли АСЕАН
* Соглашение АСЕАН о таможенных службах
* Рамочное соглашение АСЕАН о положениях взаимного признания
* Электронное рамочное соглашение АСЕАН
* Протокол, управляющий воплощением совместной тарифной номенклатуры АСЕАН
* Рамочное соглашение АСЕАН об интеграции приоритетных секторов
* Соглашение о создании и воплощении «единого окна» АСЕАН

Европа и центральная Азия

* Конвенция об общем транзите 1987 года
* Конвенция об упрощении торгового оборота товаров (САД)
* Европейское соглашение о международных автомагистралях (АГР)
* Европейское соглашение о международных железнодорожных линиях (АГК)
* Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (АГТК)
* Основное многостороннее соглашение о международных перевозках для развития коридора Европа-Кавказ-Азия

Латинская Америка и Карибские острова

* Картахенское соглашение
* Секретариат экономической интеграции стран Центральной Америки (СИЭКА)
* Соглашение об управлении 4-х границ Центральной Америки
* Комунидад Андина (КАН)
* Тихоокеанский коридор проекта мезоамериканской интеграции и развития.
* Общий рынок стран Южного Конуса (МЕРКОСУР)
* Международное соглашение о наземных перевозках между Аргентиной, Боливией, Бразилией, Чили, Парагваем, Перу и Уругваем (АТИТ)

Ближний восток и Северная Африка

* Соглашение о большой арабской зоне свободной торговли (БАЗСТ)
* Совет сотрудничества стран Залива (ССЗ)
* Конвенция о транзитном сотрудничестве и дорожном транспорте между странами- членами сообщества сахело-сахарских государств (ЦЭН-САД)
* Соглашение о сотрудничестве в морских перевозках между странами-членами сообщества сахело-сахарских государств

Южная Азия

* Соглашение о преференциальной торговле СААРК (Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии) (САПТА)
* Инициатива стран Бенгальского залива в области многоотраслевого технического и

16

экономического сотрудничества (БИМСТЕК)

* Южно-азиатская зона свободной торговли (САФТА)
* Торговое соглашение Индия-Бангладеш
* Соглашения между Индией и Непалом
* Торговое соглашение Бутан-Индия

Страны Африки южнее Сахары

* Межгосударственное соглашение о дорожных перевозках обычных грузов
* Рамочное соглашение Центральноафриканского экономического и валютного сообщества (ЦЭВС) о мультимодальных транспортных операциях
* Межгосударственное положение о лицензировании автодорожных перевозчиков
* Соглашение об упрощении транзита по Центральному коридору
* Трехстороннее соглашение о зоне свободной торговли кОмеСа-ВАС-САДК
* Рекомендация № 02/2002/CM/UEMOA об упрощении и согласовании административных процедур и портового транзита в Западноафриканском

 экономическом и валютном союзе (ЗАЭВС)

17

1. **ИКТ и быстрый доступ к информации**
2. **Обмен информацией**

Транзитные товары пересекают несколько границ и проходят через несколько служб таможенного контроля и пограничного надзора, прежде чем они достигают пункта назначения. Каждая операция транзита сопровождается отправкой данных о товаре, месте назначения и транзитных гарантиях для таможенных служб отправления и таможенных служб на пути движения. Администрации таможенных служб должны создать механизмы эффективного обмена информацией между собой и другими органами на пути движения с целью гарантирования и упрощения транзитных операций, в том числе на железных дорогах. Это поможет отслеживать транзитное движение товаров и устанавливать, были ли товары правильным образом заявлены к транзиту, и была ли процедура транзита совершена корректно на каждом этапе транзита до пункта назначения. Эффективный обмен информацией помогает собирать данные и позволяет всем вовлеченным пограничным органам принимать надлежащие решения о применении возможных мер контроля. Эффективный обмен информацией снижает излишнюю административную работу как для администраций таможенных служб, так и для экономических операторов.

Обмен информацией - первый шаг в сторону общего взаимодействия и координации мер управления, подчеркиваемый в СУПТ, ПКК и ВПД. Как указано выше, двусторонние, региональные и международные соглашения могут быть сосредоточены на обмене информацией, а могут иметь более широкий охват, и обмен информации в них может быть лишь одной частью соглашения. В любом случае, соглашение об обмене информацией должно следовать следующим инструкциям.

Рекомендации по обмену информацией:

1. Двусторонние, региональные и международные транзитные соглашения должны включать положения об эффективном обмене информацией, включая проблемы защиты информации, ограничения использования информации, положения о стандартизации требований к информации в соответствии с международными нормами, и призывать к использованию цифрового обмена информацией.
2. Двусторонние, региональные и международные транзитные соглашения должны предусматривать обязанности для таможенных администраций для обеспечения целостности обмениваемой информации, предоставляемый транзитными операторами.
3. Двусторонние, региональные и международные соглашения должны позволять непосредственный обмен информацией, электронным (предпочтительно) или обычным путем, т.е. отдельный запрос от таможенной службы для получения такой информации не должен требоваться.
4. Двусторонние, региональные и международные соглашения должны предусматривать обмен информацией между всеми органами, вовлеченными в перевозке, включая таможню, транспортный контроль, полицию, миграционные, карантинные, фитосанитарные службы и железнодорожную администрацию.

18

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ **ВТО,** Статья 11

16. Участники прилагают усилия для сотрудничества и координации друг с другом для повышения свободы транзита. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя, в том числе, договоренности о:

1. сборах;
2. формальностях и законодательных требованиях; а также
3. практического применения транзитных режимов.

СУПТ ВТО, Статья 12

1. Ничто в данной статье не должно запрещать стране-члену вступать в или поддерживать двусторонние, многосторонние или региональные соглашения об обмене таможенной информацией и данными, включая на безопасной и быстрой основе с помощью автоматизированных систем и до появления соответствующих отправлений.
2. Ничто в данной статье не должно рассматриваться как изменяющее или влияющее на права или обязанности стран- членов по таким двусторонним, многосторонним или региональным соглашениям, или как управляющее процессом обмена таможенными данными по таким соглашениям.

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1, рекомендованная практика 26

Договаривающиеся стороны должны тщательно рассматривать возможность присоединения к международным документам о таможенном транзите. Если стороны не намерены присоединяться к таким международным документам, они должны, составляя двусторонние и многосторонние соглашения с целью установления международной процедуры таможенного транзита, принимать во внимание Стандарты и Рекомендованные практики, приведенные в настоящей Главе.

ВПА

Пункт 26. Развивающиеся страны без выхода к морю (РСБВМ) и транзитные страны:

1. Повысить уровень координации и сотрудничества национальных агентств, ответственных за пограничный и таможенный контроль, а также соответствующие процедуры между ними, и относительно агентств в транзитных странах. В этом отношении транзитные страны должны обмениваться информацией с развивающимися странами без доступа к морю в отношении любых изменений в правилах и процедурах, охватывающих транзитные положения как можно скорее до того, как они вступят в силу, чтобы у торговцев и других заинтересованных сторон была возможность с ними ознакомиться;
2. Сотрудничать в обмене торговых и транспортных данных с целью осуществлять пограничные перевозки транзакции быстрее и более эффективно.

Конвенция МДП

Приложение 1 к Конвенции МДП описывает книжку МДП в качестве международного таможенного документа, который составляет административную основу системы мДп и позволяет таможенным службам обмениваться информацией о перевозимых товарах об осуществляемом управлении.

1. **Типы передаваемой информации**

Самое главное в данном аспекте - это обеспечение правительствами обмена всей релевантной информацией о транзитных товарах между таможенными отделениями отправления, в пути и отделением назначения. Доступность данных в вовлеченных отделениях таможни значительно увеличивает эффективность систем управления рисками, позволяет сфокусироваться на отправлениях с высоким риском и предотвращает препятствия обмена товарами. Ряд разных сообщений осуществляется между таможенными отделениями, и их структура и содержание должно определяться соответствующими органами власти. Каждая передача или исключение данных должны быть записаны вместе с другими данными, относящимися к такому действию - датой, времени и имени лица, осуществляющего это действие. Тип информации, передаваемой по пути транзита зависит от места происхождения этой информации, т.е. отделение отправления отправляет исходную информацию из транзитной декларации, информацию о транзитном операторе и возможные предписанные маршрут и временные ограничения, другим отделениям по пути следования, включая отделение назначения; отделение транзита уведомляет отделение отправления о приходе товара, контролирует результаты, если контроль был проведен и другую полезную информацию; отделение назначения уведомляет отделения отправления и отделения транзита о получении товаров и релевантных документов и, если необходимо, проводит их осмотр. По

19

завершению операции транзита, информация о прекращении гарантии отправляется отделением назначения оператору. Все стороны, вовлеченные в обмен информации должны нести ответственность за обеспечение точности, своевременности и правильности предоставляемой информации.

Инструкции ниже дают пример всеобъемлющего обмена информацией между таможенными отделениями, задействованными в транзите, и между отделениями таможни и транзитными операторами. Эти инструкции предполагают существование электронной системы обмена информацией, которая позволяет отправлять описанные ниже сообщения. Тем не менее, основополагающие принципы могут быть применимы и к ручному обмену информацией.

Инструкции в данном разделе применимы к транзитных операциях при перевозке по автомобильным дорогам. Стоит также отметить, что они не применимы к информации, обмениваемой в транзитных операциях при перевозке по железным дорогам.

Рекомендации по типу информации, передаваемой в пути транзита:

1. Соглашение об обмене информацией должно явно постулировать ответственность отделений таможенных служб, включая описание действий в случаях, когда передана неверная и/или ложная информация.
2. Для обеспечения возможности отслеживания грузов в транзитной операции, администрациям таможенных служб рекомендуется использовать уникальные идентификационные номера, которые могут быть узнаваемы всеми отделениями таможенных служб, вовлеченными в транзитную операцию.
3. Как только отделение отправления начнет транзитную операцию, оно должно предоставить перевозчику сопроводительный документ (предпочтительно электронный), который должен быть предъявлен любому отделению по пути следования, а также отделению назначения.
4. Запись об ожидаемом получении должна быть отправлена в отделение назначения и другие соответствующие таможенные отделения сразу же после того, как отделение отправления примет транзитную декларацию.
5. В записи об ожидаемом отправлении должна содержаться информация из транзитной декларации и результаты осмотра, которые позволят отделению назначения и другим соответствующим таможенным отделениям принять необходимые действия при получении транзитных товаров.
6. При осмотре отделением таможни транзитных товаров, результаты осмотра и другая полезная информация должны быть немедленно переданы всем остальным участвующим в транзите таможенным отделениям.
7. Когда транзитный товар пересечет границу, уведомление о пересечении должно быть отправлено во все соответствующие транзитные таможенные отделения.
8. Если транзитный товар поступит в отделение, отличающееся от заявленного, фактическое транзитное отделение должно отправить сообщение в отделение

20

отправления и запросить запись об ожидаемом транзите. Как только фактическое транзитное отделение разрешит транзитным товарам пересечь границу, оно должно отправить уведомление о пересечении в отделение отправления и все остальные отделения по пути следования.

1. Если перевозчик не может следовать по предписанному маршруту, он должен уведомить отделение отправления или отделение вывоза об изменении как можно скорее.
2. Как только транзитные товары предъявляются в таможенном офисе назначения, он должен отправить запись о прибытии и результаты контроля в отделение отправления и во все соответствующие таможенные отделения, вовлеченные в операцию транзита.
3. Если какие-либо отклонения найдены отделением по пусти следования, информация об этом должна быть передана во все соответствующие отделения, вовлеченные в транзитную операцию.
4. Если транзитные товары предъявлены в таможенное отделение назначения, отличающегося от заявленного, фактическое отделение назначения должно связаться отделением отправления и запросить запись об ожидаемом прибытии.
5. Как только транзитная операция заканчивается, отделение назначения должно немедленно отправить сообщение о завершении транзитной операции всем соответствующим таможенным отделениям, вовлеченным в транзитную операцию, а также транзитному оператору, который подал транзитную декларацию.
6. Все соответствующие таможенные отделения, начиная с отделения отправления,

затем отделения по пути следования, и заканчивая пунктом назначения, должны быть осведомлены обо всех подробностях транзитной операции.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ **ВТО,** Статья 4

1. Запрашивающий член должен предоставить запрашиваемому члену письменный запрос, на бумаге или в электронном виде, нам взаимно определенном официальном языке ВТамО или другом взаимно определенном языке, включая:
2. решение по обсуждаемому вопросу, включая, где это уместно и возможно, номер таможенной декларации на экспорт, которая соответствует таможенной декларации на импорт, о которой идет речь;
3. цель, согласно которой запрашивающая член осуществляет поиск информации или документов, вместе с ФИО и контактными данными лиц, отраженных в запросе, если данная информация известна;
4. подтверждение проверки в соответствующих случаях, если этого требует запрашиваемый член;
5. конкретная информация или запрашиваемые документы;
6. информация об отделе, инициирующем запрос;
7. ссылка на положения внутренних законов и нормативных актов запрашивающего члена, регулирующих сбор, защиту, использование, разглашение, сохранение и уничтожение конфиденциальной информации и персональных данных.
8. Если запрашивающий член не может выполнить какой-либо из подпунктов пункта 4.1, он должен указать это в запросе. СУПТ ВТО, Статья 6
9. В соответствии с положениями этой Статьи, запрашиваемый член должен в краткие сроки:
10. ответить в письменной форме на бумаге или электронными средствами;
11. предоставить конкретную информацию в той мере, в которой это предусматривает таможенная декларация на импорт или экспорт, наряду с описанием уровня защиты и конфиденциальности, требуемого от запрашивающего члена;
12. предоставить, при запросе, конкретную информацию, представленную в соответствующих документах, или документах направляемых в подтверждение таможенной декларации на импорт или экспорт, по возможности, среди которых: счет­

21

фактура; упаковочный лист; документ, подтверждающий происхождение товара и транспортная накладная в той форме, в которой они были поданы, на бумажном носителе или в электронном виде, вместе с описанием уровня защиты и конфиденциальности, требуемом от запрашивающего члена;

1. подтвердить то, что были представлены подлинные копии.
2. предоставить информацию или как-либо иначе ответить на запрос, в возможном объеме, в течении 90 дней со дня запроса.
3. Запрошенный член может потребовать, по внутреннему закону своего законодательства, заверение до предоставления информации о том, что конкретная информация не будет использоваться в качестве свидетельства в уголовном разбирательстве, судебном слушании или не-таможенном процессе без отдельного письменного разрешения запрошенного члена. Если запрашивающий член не может соответствовать данным требованиям, он должен указать об этом запрашиваемому члену.

СУПТ ВТО, Статья 7

1. Запрошенный член может отложить или отказаться от предоставления информации, и должен будет уведомить запрашивающего члена о причинах этого, если:
2. это противоречит общественным интересам в соответствии с законами и нормативными актами запрашиваемого члена;
3. его внутреннее законодательство не позволяет передать такую информацию. В этом случае указанный член должен предоставить запрашивающему члену копию соответствующей ссылки;
4. предоставление информации будет препятствовать обеспечению соблюдения законов или иным образом мешать продолжающемуся административному или судебному расследованию, уголовному преследованию или судебному разбирательству;
5. согласие импортера или экспортера требуется в соответствии с законами и нормативными актами запрашивающего члена, регулирующих сбор, защиту, использование, разглашение, сохранение и уничтожение конфиденциальной информации и персональных данных; или
6. запрос о предоставлении информации получен после истечения срока действия законного требования запрашиваемого члена касательно хранения документов.

СУПТ ВТО, Статья 11

1. В случае нарушения условий использования или раскрытия информации, обмен которой определен в этой статье, запрашивающий член, получивший информацию, должен соответственно сообщить о таком неразрешенном использовании или раскрытии запрошенному члену, который предоставил информацию, и:
2. принять требуемые меры по исправлению нарушения;
3. принять требуемые меры по предотвращению будущих нарушений; и
4. уведомить запрошенного члена о мерах, предпринятых по подпунктам (а) и (б).
5. Запрошенный член может приостановить выполнение обязательств запрашивающему члену по данной статье, пока не будут выполнены меры, указанные в пункте 11.1.
6. **Соответствие международным стандартам**

Для обеспечения эффективного обмена информацией между сторонами, вовлеченными в транзит, все стороны должны договориться о наборе данных, который будет использоваться в обмене информацией. Для упрощения и безопасности процедура транзита важно, чтобы администрации таможенных служб могли получать и понимать информацию, переданную другими администрациями таможенных служб. Разработка уникальных государственных или региональных стандартов затормозит расширение глобальной таможенной сети, которая может возникнуть, если все вовлеченные стороны будут придерживаться принятых международных стандартов. ВТамО рекомендует использование модели данных ВТамО для обеспечения максимально возможной совместимости между всеми вовлеченными сторонами образом, не зависящим от платформы. Модель данных ВТамО содержит стандартизированные спецификации данных, такие как семантику данных, представление формата, список кодов, структура данных и синтаксис сообщения, для согласованной реализации обмена информацией. Модель данных ВТамО также включает Пакет информации, получаемый при транзите (ИПТ), содержащий максимальный набор данных, который обычно используется в процедурах транзита. Использование ИПТ в качестве основы для создания общепринятого набора данных исключает необходимость создавать каждый элемент данных с нуля. Инструментарий Модели данных доступен по ссылке:

22

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window->

guidelines.aspx

ВТамО также разработала технико-экономическое обоснование глобальной таможенной сети (ГТС), в котором заключено, что ГТС может обеспечить системный подход к обмену информацией, основанный на протоколах, стандартах и инструкциях. По идее ГТС члены ВТамО разрабатывают блоки процесса (БП), которые соответствуют конкретной части процесса деятельности таможни, описанной в простых и понятных терминах, которые все могут понять. БП описывают стратегические цели для законодателей, бизнес-процедуры для управляющих, правовые проблемы для юристов, функциональные подходы для сотрудников и технические спецификации для ИТ-специалистов. Правительства могут выбрать соответствующий их интересам БП. Для того, чтобы ГТС имела позитивный эффект, каждый блок должен быть реализован одним и тем же образом всеми партнерами. Тем не менее, в каждом блоке заложена определенная гибкость, например в списке данных, подлежащих обмену. Правовой инструментарий ГТС можно загрузить, перейдя по ссылке: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and->

programmes/~/media/WCO/Member/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Progr ammes/GNC/Report%20and%20Annexes/FG AnnexL E.ashx.

Рекомендации по использованию международных стандартов эффективного обмена данных:

1. Для обеспечения возможности эффективного обмена данных между вовлеченными государственными органами и другими сторонами, требуется разработать общий набор данных для транзита с использованием соответствующих международных стандартов, таких как модель данных ВТамО.
2. По идее глобальной таможенной сети (ГТС), администрациям таможенных служб советуется разработать блоки процесса (БП) об обмене данных в транзитном процессе.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 10

* 1. Членам советуется использовать соответствующие международные стандарты как часть базы для их формальностей процедур импорта, экспорта или транзита, если иное не указано в данном Соглашении.
	2. Членам советуется принимать участие, если это позволяют их ресурсы, в подготовке и периодическом пересмотре соответствующих международных стандартов надлежащими международными организациями.
	3. Комитет должен разработать процедуры для обмена членами соответствующей информацией и наработанными методами по реализации международных стандартов, где это разумно. Комитет может также приглашать соответствующие международные организации для обсуждения их работы над международными стандартами. Где это требуется, Комитет может определить конкретные стандарты, имеющие особую ценность для его членов.

ПКК, Общее приложение, глава 3, стандарт 3.11

Содержание декларации товаров должно быть определено таможенной службой. Формат документа декларации должен соответствовать ключевому стандарту ООН. Для автоматизированного процесса прохождения таможни, формат декларации товаров, подаваемый в электронной форме, должен быть основан на стандартах электронного обмена информацией, предписанных в рекомендациях совета по содействию таможенных служб об информационной технологии.

ПКК, Общее приложение,

23

глава 7, стандарт 7.2

Вводя компьютерные приложения, таможенные службы должны использовать международные стандарты.

Стандарты СЕФАКТ ООН

<http://www.unece.org/cefact.html>

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Инструментарий Модели данных: [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single- window- guidelines.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window-_guidelines.aspx)
2. Правовой инструментарий глобальной таможенной сети (ГТС): [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities- and-](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/activities-and-)

proarammes/~/media/WCO/Member/Global/PDF/Topics/Facilitation/Activities%20and%20Proarammes/GNC/Report%20a nd%20Annexes/FG AnnexL E.ashx

1. **Инфраструктура ИКТ**

Установлено, что дублирование и перекрывание требований к данным значительно тормозят транзитные процедуры и ведут к увеличению стоимости торговли. Более того, сложность транзитных процедур увеличивает возможность мошенничества на транзите и связанных с этим проблем. Самыми очевидными жертвами мошенничества в транзитных операциях становятся государства, теряющие доход с таможенных пошлин. Разумная инфраструктура ИКТ и автоматизация процессов необходима для решения этих проблем. Технологии, доступные сегодня, включают систему отслеживания в реальном времени, сервера, имеющие возможность хранить обмениваемую информацию и/или интерфейс обмена информацией, облачные и мобильные технологии, продвинутую аналитику и управление информацией. Все это помогает увеличить производительность администраций таможенных служб и других пограничных органов, уменьшить время транзитной обработки, снизить стоимость торговли, улучшить сбор доходов и стимулировать экономический рост.

Основная идея автоматизации и создания инфраструктуры ИКТ заключается в достижении единообразия, прозрачности и предсказуемости таможенных формальностей, что позитивно отражается на сборе таможенных пошлин и таможенной функции обеспечения безопасности, и ведет к уменьшению времени и стоимости процедур как для самой таможни, так и для частного сектора. При создании инфраструктуры ИКТ, правительства должны оценить свою возможность сохранять и перезапускать процессы при отключении электроэнергии, неуверенном соединении с Интернет и других чрезвычайных ситуациях. Когда инфраструктура ИКТ уже будет создана, администрации таможенных служб должны также создать систему поддержки для операторов частного сектора и выделить сотрудников для поддержки инфраструктуры ИКТ.

ВТаО недавно разработала руководство для старших сотрудников таможенных служб, которая сжато раскрывает ключевые аспекты решений ИКТ. ИТ-руководство для директоров также рекомендуется для сотрудников, ответственных за управление ИКТ- проектами и доступно по адресу

[http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and- tools/tools/it-guide-for-executives/it-guide-executives en.pdf](http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/it-guide-for-executives/it-guide-executives_en.pdf)

Рекомендации по структуре ИКТ:

27. Правительства должны создать разумные инфраструктуры ИКТ с целью

24

обеспечения связи между вовлеченными в транзитный процесс сторонами на уровне страны, региона и международном уровне.

1. Правительства должны подробно пересмотреть существующую инфраструктуру ИКТ, задействованную транспортными операторами и другими вовлеченными сторонами и оценить возможность ее эффективного использования, прежде чем разрабатывать новую ИКТ-инфраструктуру и информационные системы для транзитных операций.
2. У инфраструктуры ИКТ и информационных систем должна быть достаточная пропускная способность для сбора, обработки и хранения данных для всех вовлеченных сторон.
3. Инфраструктура ИКТ и информационные системы должны иметь достаточно пропускной способности для обмена данных и доступа к ним в реальном времени.
4. Для обеспечения надежности инфраструктуры ИКТ и информационных систем и текущих транзитных операций и противодействию отключениям электроэнергии, ненадежному соединению с Интернет, стихийным бедствиям, отказам систем хранения и сетевого соединения, необходимо создать соответствующую службу обеспечения бесперебойного рабочего процесса (БРП).
5. Для обеспечения работы информационной системы и предоставления поддержки всем вовлеченным в транзитную операцию сторонам, администрации таможенных служб должны создать выделенный отдел обслуживания.
6. Инфраструктура ИКТ и информационные системы должны быть достаточно гибкими для поддержки разнообразных форматов связи, для возможности легкой связи с существующими системами, используемыми вовлеченными сторонами.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ВПА

Пункт 37.

Призывает страны без выхода к морю и транзитные развивающиеся страны сотрудничать в сфере модернизации систем транзита и перевозки и таможенных и других пограничных служб путем полного использования информационных и коммуникационных технологий.

ПКК, Общее приложение, глава 7, стандарт 7.1

Таможенная служба должна применять информационные технологии для поддержки своей деятельности в тех случаях, когда это обоснованно экономически и эффективно для Таможенной службы и осуществления торговли. Таможенная служба устанавливает условия применения информационных технологий.

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. ИТ-руководство для директоров:

[http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/it-guide-for- executives/it-guide-executives en.pdf](http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/it-guide-for-executives/it-guide-executives_en.pdf)

25

1. **Защита данных**

Особые положения применимы в тех случаях, когда администрация таможенных служб использует информационные технологии для обмена информацией. Правительства стран должны создать и поддерживать адекватные методы обеспечения безопасности для эффективной, безопасной и надежной работы транзитной системы. Информация, передаваемая в процессе транзитной перевозки содержит закрытые данные, которые должны быть защищены от доступа посторонними лицами. Механизмы защиты данных для регистрации, идентификации, установления личности, аутентификации и авторизации должны применяться при создании документов и в каналах, используемых для передачи и хранения информации. Соответствующие механизмы должны гарантировать максимально возможную защиту личности пользователя и реакцию на злоупотребление системой, хищению данных, мошенничеству, кибер-атакам и так далее. Надежные и безопасные механизмы защиты данных поспособствуют развитию доверия между сторонами, использующими эту информацию, и приведут к улучшению процесса обмена информацией.

Механизмы защиты данных должны быть установлены таким образом, чтобы можно было обеспечить надлежащее качество направляемых на обработку данных и выявить ошибки и несовпадения этих данных. Проблемы презервации и резервирования данных должны быть решены при создании разумной инфраструктуры ИКТ для обмена информацией. Соответствующие законы, защищающие приватность данных и конфиденциальность должны применяться в данной ситуации, а там, где таких законов еще нет, они должны быть разработаны в соответствии с лучшим существующим международным опытом. Например, международный стандарт ISO/IEC 27001 по управлению безопасности информации ставит своей целью обеспечение эффективного управления безопасным операциям с информацией. Правительства должны серьезно отнестись к проблемам защиты данных и обеспечить надлежащую подготовку сотрудников, занимающихся и использующих инфраструктуру ИКТ для контроля за транзитом.

ВТамО разработала рекомендации по ИКТ для помощи администрациям таможенных служб в установке систем ИКТ. В них указаны и предложены возможные схемы цифрового взаимодействия с торговыми партнерами и указаны проблемы, с которыми администрации таможенных служб могут столкнуться при разработке систем ИКТ. Рекомендации по ИКТ также охватывают проблемы и требования права, безопасности и клиентской консультации и вкратце описывают возможные протоколы сообщения. Рекомендации по ИКТ могут быть загружены по ссылке:

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/ict-guidelines.aspx> Рекомендации по защите данных:

1. ИТ-системы, используемые для обмена данных между вовлеченными сторонами, должны обеспечивать необходимые меры защиты данных, соответствовать правовым положениям по конфиденциальности данных и аутентификации информации и гарантировать целостность процесса обмена данными.
2. Рекомендации по ИКТ и другие соответствующие инструменты ВТамО должны быть использованы для планирования и воплощения проектов ИКТ администраций таможенных служб для надлежащей защиты данных.

26

Соответствующие международные соглашения/стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 12

5.1 Запрашивающий член должен, в соответствии с пунктом 5.2: (а) держать всю информацию или документы, представленные запрошенным членом строго в секрете и обеспечивать по крайней мере такой же уровень безопасности и конфиденциальности, как и тот, который обеспечивается в рамках законодательства запрошенного члена, как описано в подпунктах 6.1 (б) или (в);

1. предоставить информацию или документы таможенным органам, занимающимся конкретным вопросом, и использовать информацию или документы исключительно в целях, указанных в запросе, если запрашиваемый член не принимает иного решения в письменной форме;
2. не разглашать информацию или содержание документов без специального письменного разрешения запрашиваемого члена;
3. не использовать любую непроверенную информацию или документы, полученные от запрашиваемого члена, в качестве решающего фактора при возникновении разногласий в тех или иных обстоятельствах;
4. соблюдать конкретные условия, изложенные запрашиваемым членом в отношении сохранения и уничтожения конфиденциальной информации или документов и персональных данных; и
5. по запросу информировать запрашиваемого члена о любых решениях и мерах, принятых по данному вопросу на основе представленной информации или документов.

5.2 В соответствии со своими законами и нормативными актами запрашивающий член может быть не в состоянии выполнить условия любого из подпунктов пункта 5.1. Если такая ситуация имеет место быть, то запрашивающий член должен указать это в запросе.

Конвенция совета Европы от 28 января 1981 года по защите лиц в отношении автоматизированной обработки личных данных.

Полный текст.

27

Опыт стран-членов: быстрый доступ к информации

Новая компьютеризированная транзитная система - Европейский Союз

Транзитный режим Европейского Союза считается успешным. В ЕС действует общая транзитная система. Общая транзитная система применяется к товарам, движущимся между странами-членами ЕС и общими транзитными странами (согласно Статье 3 конвенции об общей транзитной процедуре, «общая транзитная страна» - это любая страна, которая не является членом Союза, но является участником Конвенции - страны ЕАСТ, Турция, бывшая Югославская реКУПблика Македония и Сербия). Система транзита применяется в общем ко всем товарам не Европейского Союза, за которые взимаются таможенные пошлины и другие сборы, а также ко всем движениям товаров Союза внутри ЕС. ЕС также реализовала всеобъемлющую «Новую компьютеризированную транзитную систему» (НКТС). НКТС - это компьютеризированный инструмент управления, который заменил письменные документы и управление этими документами в старых системах электронными сообщениями между торговцами и таможенными службами, и между сотрудниками таможни. Это привело к улучшению качества услуг для торговцев и более эффективной системе управления и наблюдения для таможни.

Какие преимущества есть у НКТС для торговли?

Система предлагает много преимуществ, включая повышенное качество обслуживания:

* меньше времени проводится на ожидание на таможне, потому что декларация отправляется заранее в электронной форме, что позволяет проводить детальный анализ рисков и принимать решение о необходимости осмотра товара;
* более быстрое и гибкое представление деклараций на таможню;
* более раннее завершение процедуры транзита, потому что используется электронное сообщение, вместо пересылки бумажной копии формы №5 по почте что ведет к более быстрому прекращению действия гарантии;
* снижение высокой стоимости, связанной с бумажной системой декларирования товаров (длительные процедуры, требующие времени и усилий), например с помощью Сетевого модуля торговца, предоставляемого таможенной службой бесплатно;
* согласованность таможенных процедур и прозрачность транзитных операций для торговцев;
* так как таможня решает задолго до того как товар появится в отделении транзита и отделении назначения, есть ли необходимость проверять отправление на основании полученной информации, торговец не теряет драгоценное время в отделении отправления, ожидая решения.

Помимо этих общих преимуществ для торговли, есть еще и дополнительные преимущества упрощения для определенных пользователей, таких как уполномоченный отправитель и уполномоченный получатель, которые сообщаются с таможней только посредством НКТС. Это ускоряет весь процесс.

Какие преимущества есть у НКТС для таможенной службы?

* Улучшается электронная связь и координация между администрациями

вовлеченных таможенных служб.

* Повторяющиеся действия нужно производить только один раз; это сберегает время

и устраняет риски, связанные с дублированием данных.

* Создание более однородной системы, что ускоряет обработку данных, включая

28

Новая компьютеризированная транзитная система - Европейский Союз

использование электронного анализа рисков, в то же время делая систему более гибкой.

* Согласованность рабочих параметров, что устраняет множество под-процедур и различных интерпретаций того, как нужно применять правила.
* Доступность системы, которая управляется непосредственно таможенной службой, что обеспечивает повышенную безопасность и ускоренную обработку транзитных операций и обеспечивает более надежные данные и удобные возможности наблюдения движений по транзиту.

Очевидно, что торговцам опосредовано выгодны преимущества НКТС для таможни,

и наоборот.

Какие торговцы могут использовать НКТС?

• В принципе, все торговцы могут использовать НКТС. Чтобы использовать связь с НКТС необходимо только использовать процедуры электронного обмена данных (ЭОД), которые определены для электронного сообщения с таможней, включая использование цифровой подписи для аутентификации сообщений ЭОД.



Каковы обязанности таможенных служб?

Таможенные службы должны:

* установить компьютерную инфраструктуру, или перенастроить существующие системы, для соответствия нуждам НКТС, включая совместимость с общей коммуникационной сетью (ОКС/ОСИ);
* организовать службу поддержки для бесперебойной работы приложений;
* сформулировать и разработать меры, обеспечивающие интеграцию НКТС в существующие организационные и процедурные установки;
* разработать и внедрить надлежащую подготовку для всех сотрудников таможни и торговцев.

Рабочий процесс

Основные элементы или сообщения, используемые в работе НКТС

Прежде чем вдаваться в подробности, полезно отметить основные элементы и сообщения, используемые в работе НКТС.

• Транзитная декларация, подаваемая в электронной форме.

29

Новая компьютеризированная транзитная система - Европейский Союз

* Основной идентификационный номер (ОИН), то есть уникальный регистрационный номер, присваиваемый в системе НКТС декларации для идентификации движения.
* Сопровождающий транзитный документ, в котором распечатана большая часть данных из транзитной декларации, и который сопровождает товары с отправления до прибытия.
* Сообщение об «ожидаемом прибытии», которое отправляется отделением отправления в заявленный офис прибытия, указанный в декларации.
* Сообщение об «ожидаемом транзите», которое отправляется отделением отправления в заявленный(е) транзитный(е) отделение(я)\*, чтобы уведомить о предстоящем прохождении границы отправлением.
* Уведомление о «пересечении границы», которое отправляется отделением транзита в отделение отправления, и которое используется после проверки факта пересечения границы отправлением.
* Сообщение о «прибытии», которое отправляется отделением назначения в отделение отправления по прибытии товара.
* Сообщение о результатах контроля», которое отправляется отделением назначения в отделение отправления по проверке товара.

Кроме того, важно понимать, что система охватывает все возможные комбинации стандартных и упрощенных процедур при отправлении и при прибытии.

* Транзитное отделение, согласно Общей транзитной конвенции, это отделение таможни, ответственное за точку ввоза товара на территорию таможни стороны по контракту, или отделение таможни, ответственное за точку вывоза с территории таможни стороны по контракту, когда товар покидает ту территорию в процессе транзита через границу между стороной по контракту и третьей страной.

Отделение отправления

Транзитная декларация представляется в отделении отправления в цифровом виде. Электронная декларация может быть составлена на территории торговца или через терминалы, доступные торговцам в некоторых отделениях таможни.

Вне зависимости от формы подачи, декларация должна содержать все требуемые данные и соответствовать системным спецификациям, так как система кодифицирует и проверяет данные автоматически. Если в данных есть какое-либо несоответствие, система это отметит и откажет в принятии ЭОД-сообщения. Торговец будет об этом извещен, чтобы он/она могли внести необходимые для принятия декларации исправления.

Когда исправления были сделаны и декларация принята, система присваивает ей уникальный регистрационный номер, ОИН (основной идентификационный номер).

После этого, когда проведены все соответствующие осмотры, в отделении отправления или на территории уполномоченного отправителя, и приняты гарантии, товар будет выпущен для транзита. Система распечатает сопроводительный транзитный документ и, где это возможно, список пересылаемых единиц, в отделении отправления, или на территории уполномоченного отправителя. Сопровождающий документ и список пересылаемых единиц должен находиться с товарами все время перевозки и должен предъявляться в любом транзитном отделении и в отделении назначения.

При распечатывании сопровождающего транзитного документа и списка пересылаемых

30

Новая компьютеризированная транзитная система - Европейский Союз

единиц, отделение отправления одновременно отправляет запись об ожидаемом прибытии в заявленное отделение назначения. В сообщении содержится в основном информации, взятая из декларации, что позволяет отделению назначения проконтролировать отправление при получении. Отделение назначения должно иметь доступ ко всей возможной информации о транзитной операции, чтобы принимать правильные и надежные решения о порядке действий при получении товаров.

Если отправление будет проходить через отделения транзита, отделение отправления также отправляет запись об ожидаемом транзите, чтобы все отделения транзита заранее были уведомлены об отправлении и могли проверить прохождение отправления.

Отделение назначения

По прибытию, товары должны быть предъявлены в отделении назначения (напрямую, или косвенно через уполномоченного получателя) вместе с сопровождающим транзитным документом и, если он есть, списком пересылаемых единиц. Таможенная служба, которая уже получила запись об ожидаемом отправлении, будем иметь все подробности о транзитной операции и, таким образом, возможность решить о том, какая форма контроля требуется. Когда таможенная служба вводит основной идентификационный номер (ОИН) в систему, для нее будет автоматически найдена соответствующая запись об ожидаемом прибытии, что используется как основание для всех действий и контроля, а также будет отправлено сообщение о прибытии в отделение отправления.

После проведения надлежащего контроля, отделение назначения уведомит отделение отправления о результатах контроля с помощью сообщения о результатах контроля, в котором указано, были ли найдены нарушения, и если да, то какие.

Сообщение о результатах контроля с положительным кодом требуется для завершения транзитной операции и выпуска используемых для него гарантий.

Отделение транзита

Когда товар проходит в отделение транзита, товар, сопровождающий транзитный документ и, если он есть, список пересылаемых единиц, должны быть предъявлены таможенной службе. Запись об ожидаемом транзите, уже доступная в системе, будет автоматически найдена при вводе основного идентификационного номера, после чего отправление может быть одобрено для прохождения. Уведомление о пересечении границы будет направлено в отделение отправления.

Источник: Информация предоставлена Генеральным директоратом по налогообложению и таможенным вопросам Европейского Союза

31

1. **Система гарантий**

Представление гарантий, охватывающих пошлины и налоги, не применяемые при транзитной операции, являются фундаментальным элементом процедуры транзита. Система гарантий осуществляет две важные функции обеспечения безопасности в транзитной перевозке. Во-первых, она гарантирует, что таможенные пошлины и налоги, не применяемые при транзитной операции, будут уплачены, если товары не будут предъявлены в таможенное отделение назначения. Во-вторых, это единственный разумный метод гарантии того, что товары в транзите не исчезнут по пути и будут предъявлены таможенной службе для пропуска в отделении назначения.

Обязанность предоставить гарантию возлагается на принципала (держателя) транзитной процедуры. Гарантия может быть обширной, то есть покрывать более чем одну транзитную операцию одним и тем же гарантирующим лицом, или индивидуальной, то есть только для одного использования. По территории применения гарантии могут быть государственные, региональные и международные. Доверенные транзитные операторы могут пользоваться определенными упрощениями. Одно такое упрощение - это отказ от гарантии, то есть отзыв обязанности от транзитного оператора для предоставления гарантии за одного или нескольких транзитных операций. Если оператор еще не предоставил гарантию, он или она должны быть уведомлены в надлежащий срок о выпуске его/ее гарантии.

Хорошо сконструированная система гарантий необходима для эффективной транзитной процедуры. Максимально возможное географическое покрытие, долгий срок действия, доступность для повторного использования, отсутствие ограничений на форму гарантий, отсутствие ограничений на лиц, предоставляющих гарантию, низкие пошлины, немедленный выпуск по завершению транзита, отсутствие таможенного конвоя или эскорта при предоставлении гарантии являются характеристиками системы, рекомендуемой ПКК и СУПТ. Важно, чтобы сумма гарантии соответствовала сумме пошлин и сборов, не возлагаемых в транзитной процедуре или процедурах.

На основании оценки транзитных гарантий, проведенной секретариатом ВТамО в августе-сентябре 2016 года, только 15% членов не ограничивают форму гарантии или предоставляющих ее лиц, если не выполняются государственные правовые условия. Оценка также выявила позитивные движения в отношении к более широкому географическому покрытию гарантий - около 75% респондентов подтвердили возможность приема международных и региональных гарантий. Отказ от гарантии и другие упрощения для надежных операторов применяются только половиной респондентов. Строгие меры безопасности, такие как таможенный конвой и эскорт, продолжают использоваться почти в 40% странах-членах ВТамО.

Различные аспекты эффективной системы гарантий рассматриваются ниже, такие как общие принципы расчета суммы гарантии, засекреченный поход к гарантиям для высоких и низких рисков, условия отказа от гарантии, приемлемые формы гарантии, индивидуальные и обширные гарантии, условия выпуска гарантии, отношения между гарантиями и другими мерами безопасности, такими как таможенный конвой и эскорт, международные гарантии, требования к лицами, предоставляющим гарантии, и так далее.

1. **Расчет объема гарантийного обеспечения**

При расчете суммы гарантии, администрации таможенных служб должны применять принцип «как можно меньше», чтобы избежать дополнительных затрат на торговлю для операторов. Как СУПТ, так и ПКК заявляют, что сумма гарантии должна быть основана на

32

суммах пошлин и сборов, собираемых с импорта и не учитывать возможные наказания и риски.

Для определения суммы гарантии (примечание: применительно к обширным гарантиям), администрации таможенных служб могут принимать во внимание суммы пошлин и налогов, уплаченных оператором за предыдущий период. Если объем транзакций или применимые расценки поменялись, вносятся необходимые поправки.

Инструкции для суммы гарантии:

1. Сумма гарантии должна быть как можно более малой и не превышать сумму самых высоких налогов и сборов, которым облагались бы товары, ввозимые на территорию, подконтрольную таможенной службе, осуществляющей транзит.
2. При установке суммы гарантии следующее не должно приниматься во внимание:
* любые возможные штрафы;
* любые начисления за задержку оплаты;
* другие факторы, которые без необходимости увеличат сумму гарантии или

 затормозят транзитные операции.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО,

Статья 11

11. В случаях, когда член требует гарантию в форме залога, депозита или другого подходящего денежного или не­денежного инструмента для перевозки транзитом, такая гарантия должна ограничиваться только обеспечением требований такой перевозки транзитом.

ПКК, Главное приложение 5,

Стандарт 5.2.

Таможенная служба определяет сумму гарантии.

Стандарт 5.4.

Там, где это позволяет государственное законодательство, таможенная служба не будет требовать гарантию, если они удовлетворены, что обязанности перед таможенной службой будут исполнены.

Стандарт 5.6.

Там, где требуется гарантия, ее сумма должна быть как можно более низкой и, в отношении оплаты пошлин и налогов, не должна превышать потенциально взимаемую сумму.

Конвенция МДП,

Статья 23

Таможенные органы не могут требовать от перевозчика оплаты эскорта транспортных средств, групп средств или контейнеров на территории их страны, кроме особых случаев.

1. **Гарантия в соответствии с уровнем риска и отказ от гарантии**

Для всех действий таможни, включая транзит, должен применяться диверсифицированный подход к отправлениям с высоким и низким риском. Оценка и управление возможными рисками должны рассматриваться серьезно администрациями таможенных служб, так как эти меры не только выгодны торговцам, но и снижают

33

административную нагрузку на администрации таможенных служб и помогают увеличить эффективность таможенного контроля, фокусируясь на товарах высокого риска.

Должны быть определены условия, позволяющие классифицировать операторов как операторов с низким риском (например, УЭО, уполномоченный отправитель, уполномоченный получатель) и предоставлять им выгодные условия, такие как более низкая сумма гарантии или отказ от гарантии. В то же время для товаров, с которыми связан более высокий риск мошенничества, при расчете суммы гарантии должна применяться общая классификация товаров.

Управление рисками для транзитных операций более подробно рассматривается в разделе V. В этой секции указываются

инструкции для гарантий в соответствии с уровнем риска и отказа от гарантии:

1. Администрациям таможенных служб советуется устанавливать сумму гарантии в зависимости от уровня риска транзитных операторов.
2. Администрациям таможенных служб советуется уменьшать сумму гарантии для Уполномоченных Экономических Операторов (УЭО) и других операторов с низким риском.
3. Условия для снижения суммы гарантии могут включать, но не ограничиваться следующим:
* устойчивое финансовое положение;
* достаточный опыт в проведении транзитных операций;
* соответствие требованиям права и безопасности;
* доказанное содействие администрациями таможенных служб;
* статус УЭО.
1. Отказ от гарантии может быть предоставлен УЭО и другим операторам с низким рискам, а также определенным типам средств перевозки, определенным правительством.
2. Таможенные администрации могут временно приостановить использование отказа от гарантий в отношении УЭО и других операторов, если операторы не обеспечивают соблюдение уголовного или гражданского права, либо имеют место текущие или незавершенные разбирательства с участием таких операторов.
3. Администрациям таможенных служб советуется составить список товаров, к которым

отказ от гарантии не применим.

1. **Формы гарантий**

Администрации таможенных служб должны принимать любую форму гарантий, которые позволяют быть уверенными, что соответствующие таможенные сборы и другие пошлины будут уплачены. Ограничения на формы гарантий создают дополнительную административную деятельность для торговцев и не несут осязаемой пользы для администраций таможенных служб. Принятие разных форм гарантий особенно важно для развивающихся стран, в которых финансовые и страховые сектора менее развиты, и отсутствие конкуренции между исполнителями гарантий могут привести к высоким

34

гарантийным пошлинам. Гарантия может иметь вид денежного взноса, может быть предоставлена таким гарантом, как банк или страховая компания, иметь вид другого обеспечения, закладной или залога земли, а также залога других активов.

Принимая во внимание всеобщее стремление к внедрению цифровых технологий в таможенных процедурах, Таможенные администрации должны предусмотреть возможность электронного предоставления гарантии, в особенности, когда транзитная операция осуществляется в рамках структуры ИКТ.

Рекомендации по формам гарантии:

1. Таможенные администрации должны принимать гарантии любой формы. Возможные разновидности гарантии (не ограничиваясь перечисленным):
* денежные депозиты (в национальной или иностранной валюте);
* временное размещение средств на банковском счете Таможенной

администрации;

* котируемые ценные бумаги;
* договор залога движимого имущества (например, транспортного средства);
* договор залога недвижимого имущества (например, офиса или

производственных помещений);

* банковская гарантия;
* договор страхования;
* договор поручительства;
* международные гарантии;
* региональные гарантии.
1. Таможенные администрации должны предоставить гарантии для осуществления транзита в электронной форме.
2. Таможенные администрации сохраняют за собой право отказать в принятии определенной формы гарантии или потребовать предоставить другую гарантию, если у них возникают сомнения в отношении соблюдения данного требования гарантом или транзитным оператором. Таможенные администрации должны сообщить транзитному оператору о причинах отказа в форме гарантии или требования о предоставлении гарантии в другой форме.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ **ВТО,** Статья 7.

2. Каждый Участник должен, в том объеме, который доступен, адаптировать и поддерживать процедуры, предоставляющие возможность для электронной оплаты пошлин, сборов, налогов и платежей, взимаемых Таможенной службой в связи с экспортом и импортом.

ПКК, Главное приложение 5, Стандарт 5.3.

Любое лицо, от которого требуется предоставить обеспечение, должно иметь возможность выбрать любую форму обеспечения, удовлетворяющую Таможенную службу.

ПКК, Главное приложение 7, Стандарт 7.1.

Таможенная служба должна применять информационные технологии для поддержки своей деятельности в тех случаях, когда это обоснованно экономически и эффективно для Таможенной службы и осуществления торговли. Таможенная

35

служба устанавливает условия применения информационных технологий.

Конвенция МДП, Статья 8.

1. **Всеобъемлющие гарантии**

В то время как для транзитных операторов, редко осуществляющих транзитные операции, достаточно предоставить отдельные гарантии в связи с единичной транзитной операцией, то для других операторов предоставление отдельных гарантий на регулярной основе сопряжено со значительными расходами. Обработка отдельных гарантий также возлагает значительное административное бремя на Таможенные администрации. Применение всеобъемлющих гарантий - упрощение, предоставляющее значительные преимущества, выражающиеся в экономии финансов и времени для операторов, а также сбережении административных ресурсов для Таможенных органов. СУПТ и ПКК оговаривают принятие всеобъемлющих гарантий, которые могут применяться в отношении нескольких транзитных операций.

Базовая сумма всеобъемлющей транзитной гарантии должна предусматривать все возможные обстоятельства. Для расчета базовой суммы Таможенные администрации должны принять во внимание стандартную деятельность оператора, а также возможные нестандартные товары, которые оператор может перевозить в течение срока действия всеобъемлющей гарантии. Базовая сумма всеобъемлющей гарантии основана на ставках пошлин и других сборов, применяемых в рамках классификации товаров, и зачастую означает сумму пошлин и других сборов, уплаченных оператором в течение аналогичного промежутка времени в прошлом.

Таможенные администрации выдают свидетельство о всеобъемлющей гарантии, которое оператор должен предоставлять в Таможенный орган при осуществлении каждой транзитной операции в качестве подтверждения разрешения всеобъемлющей гарантии. Свидетельства о всеобъемлющей гарантии могут быть выданы в нескольких экземплярах только в том случае, когда это оправдано необходимостью регулярного предоставления транзитных деклараций в различные Таможенные органы страны выезда. Подтверждение, что всеобъемлющая гарантия была принята, также может быть предоставлено в форме кода доступа к гарантии, присвоенного Таможенной службой держателю гарантии. Данный код доступа к гарантии, наряду со справочным номером гарантии, в основном используется в электронной транзитной декларации, где осуществляется их автоматическая верификация.

При необходимости, Таможенная служба может приостановить действие всеобъемлющей гарантии в том случае, если транзитный оператор не обеспечивает соблюдение законов и регламентов.

Рекомендации по применению всеобъемлющих гарантий:

47. Таможенные администрации должны разработать стандартную процедуру предоставления всеобъемлющей гарантии, в которой они осуществят подсчет базовой суммы на основании объема транзитных операций, осуществленных

36

заявителем ранее.

1. Если у транзитного оператора отсутствует история предыдущих операций, сумма всеобъемлющей гарантии не должна превышать суммы импортных пошлин и других сборов, которые могут подлежать оплате в связи с каждой транзитной декларацией за период между помещением товаров под транзитную процедуру и оформлением.
2. Сумма всеобъемлющей гарантии должна быть максимально низкой.
3. Таможенные администрации поощряются к снижению суммы всеобъемлющей

гарантии (например, на 25%, 50% или 100% (отказ от гарантии)), принимая во внимание устойчивое финансовое положение, достаточный опыт и/или другие соответствующие факторы, применимые в отношении транзитных операторов.

1. Таможенные администрации могут пересматривать базовую сумму всеобъемлющей

гарантии и корректировать ее с учетом объема транзитных операций, осуществленных оператором.

1. Транзитные операторы и Таможенные администрации должны контролировать

использование всеобъемлющих гарантий, вести учет каждой транзитной операции для избежания превышения базовой суммы всеобъемлющей гарантии.

1. Транзитные операторы должны уведомить Таможенную администрацию о возможном

превышении базовой суммы, а также должны внести коррекции в данную сумму, предоставив дополнительную гарантию.

1. После завершения транзитной операции гарантия, покрывающая такую операцию, подлежит продлению; должна иметься возможность переноса такой гарантии тем же транзитным оператором на другую транзитную операцию.
2. Таможенные администрации могут временно приостановить использование

всеобъемлющих гарантий если операторы не обеспечивают соблюдение уголовного или гражданского права, либо имеют место текущие или незавершенные разбирательства с участием таких операторов.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ **ВТО,** Статья 11

13. Каждый Участник, способом, допустимым согласно законодательству и регламентам, должен обеспечить применение всеобъемлющих гарантий, которые могут покрывать множественные транзакции одних и тех же операторов, или продление гарантий без повторного оформления в отношении последующих поставок.

ПКК, Главное приложение 5, Стандарт 5.5.

Когда для подтверждения исполнения обязательств, возникающих в связи с таможенной процедурой, требуется предоставить обеспечение, Таможенная служба должна принять общее обеспечение, в частности, от декларантов, которые регулярно декларируют товары в различных таможенных органах на таможенной территории.

**(5) Завершение процедуры и закрытие гарантии**

Транзитная процедура считается завершенной, а обязательства принципала (владельца) - исполненными после того, как транзитные товары и требуемые документы представлены в таможенный орган страны назначения. Когда Таможенные администрации страны

37

отправления и страны назначения могут прийти к заключению о том, что транзитная операция была правильно завершена, следует немедленно закрыть гарантию.

Закрытие гарантии означает фактическое освобождение и возврат гарантии, использованной оператором для обеспечения осуществления отсроченной уплаты налогов и сборов в рамках данной транзитной операции. Гарантии должны быть закрыты без задержек после исполнения обязательств в связи с соответствующей транзитной процедурой. Если Таможенная администрация использует автоматическую систему для работы с гарантиями, то данная автоматическая система должна быть подключена к или являться частью электронной транзитной системы.

При отсутствии получения подтверждения корректного завершения транзитной операции можно направить запрос. Следует установить разумный срок для предоставления такого подтверждения, который должен составлять не менее 2 месяцев с даты предоставления транзитной декларации. Данное правило распространяется на неавтоматизированные системы и не применяются в отношении электронного обмена информацией.

Опрос касательно транзитных гарантий, недавно проведенный ВТамО, выявил, что в ЕС для закрытия гарантии требуется в среднем 15,5 минут после завершения транзитной процедуры. Однако, в некоторых Таможенных администрациях в других регионах требуется до двух недель для выдачи гарантии после исполнения всех обязательств в связи с транзитной операцией. Согласно СУПТ и ПКК данная практика является неприемлемой и подлежит пересмотру. Несмотря на то, что такие задержки нельзя измерить напрямую, они приводят к значительным финансовым потерям операторов, для которых немедленная доступность ликвидности играет важную роль в успешности и текущей деятельности предприятия.

Рекомендации по оформлению гарантий:

1. Гарантии должны быть оформлены незамедлительно после завершения соответствующей транзитной операции.
2. В системах, основанных на обороте бумажных документов, оформление гарантии

может занять до 3 рабочих дней после завершения транзитной операции.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

12. После того, как Участник придет к выводу о том, что его транзитные требования были соблюдены, гарантия будет снята без каких-либо задержек.

ПКК, Главное приложение 5,

Стандарт 5.7.

После того, как обеспечение было предоставлено, следует его снять в максимально сжатые сроки после того, как Таможенная служба подтвердит соблюдение требований к предоставлению обеспечения.

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1, Стандарт 24.

После получения товаров под свой контроль, таможенный орган страны назначения должно незамедлительно оформить завершение транзитной операции после подтверждения соблюдения всех требований.

Конвенция МДП, Статья 10.

Закрытие операций МДП должно осуществляться без каких-либо задержек.

38

1. **Использование таможенного сопровождения наряду с транзитными гарантиями**

Строгие меры по обеспечению безопасности, такие как использование таможенного конвоя и таможенного сопровождения, не пользуются популярностью в развитых странах и применяются только в исключительных обстоятельствах или по запросу оператора. Отсутствуют убедительные доказательства того, что данные меры позволяют обеспечить своевременную и полную оплату всех пошлин и сборов, приостановленную на время транзитной процедуры; наоборот, они способствуют непрозрачности процедур транзита и стимулируют развитие коррупции по маршруту транзита. Развитая система гарантий представляет собой наиболее эффективный инструмент для обеспечения уплаты задолженности перед таможенными органами, других пошлин, уплата которых была приостановлена во время прохождения процедуры транзита, а также служат для защиты доходов.

Рекомендации по применению мер по обеспечению безопасности наряду с транзитными гарантиями:

58. Таможенные администрации не должны применять таможенный конвой или таможенное сопровождение в целях защиты доходов в том случае, когда присутствует достаточное покрытие по гарантии.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

15. Каждый Участник имеет право потребовать таможенного конвоя или эскорта только в обстоятельствах, связанных с высоким уровнем риска, или в том случае, если соответствие таможенному законодательству не может быть обеспечено за счет использования гарантий. Общие условия, применимые к таможенному конвою или эскорту, публикуются в соответствии со Статьей 1.

Конвенция МДП,

Статья 23

Таможенные органы не могут требовать от перевозчика оплаты эскорта транспортных средств, групп средств или контейнеров на территории их страны, кроме особых случаев.

1. **Международные/региональные гарантийные системы**

Крупнейшим преимуществом международной гарантии является то, что ее географическое покрытие допускает транзит через многочисленные таможенные территории, что является более эффективным, нежели использование цепочки национальных гарантий наряду с индивидуальным предоставлением гарантий, отвечающих национальным требованиям. Примером международных гарантий является система книжек МДП, широко применяемая в Европе и Азии, основанная на международной конвенции: Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 г.) (Конвенция МДП).

Система, используемая транзитным режимом МДП, представляет собой пример того, как работает международная цепочка гарантий. Ассоциация, представляющая интересы транспортной отрасли в определенной стране, уполномоченная Таможенной службой такой страны, гарантирует оплату любых пошлин и налогов в пределах такой страны, которые могут быть начислены к оплате в связи с какими-либо нарушениями, возникшими в ходе осуществления перевозки с применением МДП. Данная национальная гарантирующая ассоциация гарантирует оплату пошлин и налогов национальными и

39

иностранными перевозчиками, являющихся держателями книжек МДП, выданных такой национальной гарантирующей ассоциацией или ассоциацией из другой страны. Совокупность всех гарантирующих ассоциаций формирует международную цепочку гарантий. Цепочка гарантий МДП контролируется МСАТ, неправительственной организацией, расположенной в Женеве (Швейцария), представляющей интересы автомобильных перевозчиков по всему миру. Цепочка гарантий поддерживается несколькими крупными международными страховыми компаниями. Справочник МДП приводится по адресу: <http://www.unece.org/tir/tir-hb.html>.

Также имеются различные механизмы региональных гарантий, которые, несмотря на ограниченность применения в сравнении с международными гарантиями, по-прежнему обеспечивают значительное упрощение процедуры транзита благодаря целевому географическому покрытию и региональному принятию Таможенными администрациями. Наиболее характерным примером механизма региональной гарантии является транзитная система НКТС, возникшая вследствие подписания Конвенции о процедуре общего транзита со стороны ЕС, ЕАСТ, Турции, Македонии и Сербии. Транзитный режим подробно рассматривается в Разделе II (2), «Практики Участников: эффективное управление информацией».

Другие механизмы региональных гарантий подтвердили свою функциональность в соответствующих регионах. Схема региональных таможенных транзитных гарантий КОМЕСА обеспечивает принятие региональных транзитных гарантий (таможенных закладных) в странах КОМЕСА. Механизм гарантии КОМЕСА работает следующим образом: бумажная транзитная декларация и таможенная закладная, выданные утвержденными гарантами, предоставляются в таможенный орган страны выезда и покрывают транзитную операцию в пределах стран КОМЕСА5. Данная региональная транзитная система уменьшает количество административных и финансовых барьеров для операторов, действующих в регионе, а также предоставляет адекватную систему для мониторинга транзита со стороны перевозчиков грузов и таможенных брокеров. Данный механизм региональной транзитной гарантии доказал свою эффективность в гарантировании оплаты отсроченных платежей после завершения транзитной операции и увеличил получение доходов Таможенными администрациями благодаря стандартизации транзитной процедуры во всем регионе и принятию прозрачных и предсказуемых правил контроля.

Основным преимуществом систем международных и региональных гарантий является широкое территориальное покрытие гарантии. Следует отметить, что обе системы имеют свои ограничения. Международные и региональные гарантии представляют собой гарантии, действующие в отношении единичных транзакций и подлежат продлению в отношении каждой транзакции в отдельном порядке. Отсутствует уменьшение суммы гарантии для доверенных операторов, таких как УЭО, санкционированных грузоотправителей и санкционированных грузополучателей. Фактор торговых издержек в развивающихся странах, в особенности, развивающихся странах без выхода к морю (РСБВМ), подчеркивается в отчетах ВТО и КВПНРМ, и должен приниматься во внимание правительствами при установлении систем региональных гарантий.

Рекомендации по применению систем международных/ региональных гарантий:

59. Правительства поощряются к принятию необходимых мер для развития или

5

<http://rctg-mis.comesa.int/>

40

присоединения к системам региональных или международных гарантий, являющихся более эффективными, нежели цепочки национальных систем гарантий.

1. Правительства поощряются к присоединению к существующим региональным транзитным соглашениям и международным конвенциям.
2. Правительства поощряются к определению условий для взаимного признания

гарантий.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

16. Участники прилагают усилия для сотрудничества и координации друг с другом для повышения свободы транзита. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя, в том числе, договоренности о:

1. сборах;
2. формальностях и законодательных требованиях; а также
3. практического применения транзитных режимов.

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1,

Рекомендованная практика 26

Договаривающиеся стороны должны тщательно рассматривать возможность присоединения к международным документам о таможенном транзите. Если стороны не намерены присоединяться к таким международным документам, они должны, составляя двусторонние и многосторонние соглашения с целью установления международной процедуры таможенного транзита, принимать во внимание Стандарты и Рекомендованные практики, приведенные в настоящей Главе.

Конвенция МДП

Полный текст.

1. **Г арант**

Как упоминалось выше, правительства поощряются к отмене ограничений типов гарантов с целью установления единых условий для увеличения конкуренции и снижения гарантийных взносов, что, в свою очередь, ведет к снижению торговых издержек. Гаранты могут являться физическими или юридическими лицами, кроме принципала. В случае региональных и международных гарантий, следует предоставить подтверждение одобрения и взаимного признания соответствующих гарантий с учетом соответствующей региональной или международной нормативно-правовой базы.

Рекомендации для гаранта:

1. Гарант может являться физическим или юридическим лицом.
2. Гарант должен иметь разрешение от компетентных органов в соответствии с национальным законодательством и/или региональными/ международными соглашениями.
3. Правительства поощряются к допуску организаций, не являющихся банками и страховыми компаниями, к осуществлению деятельности гарантов в соответствии с национальным законодательством и/или региональными/ международными соглашениями.
4. Ответственность гаранта возникает с момента предоставления гарантии в таможенный орган страны выезда и начала транзитной операции.

41

66. Ответственность гаранта ограничивается суммой, указанной в документе о гарантии.

Соответствующие международные соглашения/стандарты: Конвенция МДП, Статья 6, Приложение 9 Часть I и III

42

**Опыт стран-членов: система гарантий**

Всеобъемлющие гарантии в Бразилии

Система управления транзитными гарантиями является частью комплексной системы "Siscomex Transito”. Система полностью автоматизирована и позволяет размещать гарантии, контролировать оставшуюся сумму, добавлять дополнительные гарантии, при необходимости, возобновлять и исполнять обязательства по гарантии. Гарантия привязана к транзитному оператору. Система позволяет использование индивидуальных и всеобъемлющих гарантий. Система работает в качестве «балансового отчета», в который вносятся все записи, например:

* Регистрация предоставленной гарантии: кредит.
* Регистрация загрузки транзитной декларации: дебит.
* Регистрация завершения транзитной операции: кредит (восстановление предыдущего баланса).
* Регистрация истечения срока действия предоставленной гарантии: дебит.
* Возобновление гарантии: кредит и т.п.

Гарантии автоматически продлеваются после завершения Таможенной администрацией соответствующей транзитной операции. Другими словами, гарантия оформляется и готова к немедленному использованию после каждого завершения предыдущей транзитной операции. В случае достаточной величины гарантийной суммы, она может обеспечивать одновременное покрытие нескольких транзакций. Система позволяет оператору добавить дополнительные гарантии, даже имеющие разную форму.

Гарантия может иметь следующие формы:

* денежный депозит;
* страхование;
* поручительская облигация.

Система Siscomex Transit - внутренняя система Бразилии, используемая для регистрации таможенных транзитных операций экспорта-импорта, а также транзита из других стран по мере въезда на территорию Бразилии, например, экспорт из Парагвая, поступающий в порты Сантос и Паранагуа, расположенные на территории Бразилии.

Несмотря на то, что данная система в целом является внутренней системой и не обеспечивает обмен информацией с Таможенными администрациями других стран, система может быть использована после интеграции в региональную или международную систему обмена информацией.

Основные преимущества системы приведены ниже:

1. Простота: возможность использовать одну учетную запись для добавления всех форм гарантий, предлагаемых транзитным оператором.
2. Точность стоимости в гарантии: при низком значении стоимости в гарантии оператора при каждом завершении операции таможенного транзита гарантия будет доступна для незамедлительного использования. Приведенная

43

Всеобъемлющие гарантии в Бразилии

процедура отвечает требованиям специальной инструкции ВТамО.

1. Уменьшение нагрузки на таможню: таможенные органы более не должны определять и утверждать минимальную стоимость предлагаемой гарантии, т.к. система не позволит начать какую-либо транзитную операцию без достаточной гарантии. Гарантии будут представлены в системе.
2. Гибкость: транзитный оператор сам предоставит таможенному органу, в целях регистрации в системе, документы, подтверждающие достаточную гарантию, обеспечивающую выполнение операций, запланированных оператором, позволяя более точно определить стоимость независимо от минимальных значений или оценок третьих лиц. Отсутствует необходимость использования отдельных гарантий («по закону» или «всеобъемлющих»), т.к. логика системы позволяет осуществлять простой контроль всех без исключения значений стоимости, указанных в гарантии, которые будут предложены оператором наиболее удобным способом.
3. Контроль: лучший контроль, т.к. система не разрешает начать таможенный транзит без наличия гарантии, загруженной в систему. Перевозчик получает функции оператора таможенного транзита, его данные вводятся в систему по результатам их анализа и утверждения таможенными органами. Квалификационный период истекает после 3 лет, после чего инициируется новая процедура проверки соответствия требованиям.
4. Уменьшение сумм: система самостоятельно рассчитывает сумму для оператора, обеспечивая пропорциональное уменьшение суммы гарантии для каждой операции.
5. Отступление от гарантий: система обеспечивает регистрацию операторов или ситуаций, в которых допускается отступление от гарантий, запрашиваемое в автоматическом порядке.
6. Анализ рисков: система учитывает риски каждого оператора, автоматически запрашивая уменьшение суммы или отступление от гарантий для каждой операции.

Ключевые характеристики функций контроля гарантий Siscomex Transit, которые должны быть учтены в спецификации системы или модулях контроля гарантий национальных или международных систем:

1. Гарантия привязана к транзитному оператору, предоставляется однократно или дополняется многократно.
2. Система работает посредством «проверки учетной записи», регистрируя записи следующим образом:
3. Регистрация предоставленной гарантии: кредит.
4. Регистрация загрузки транзитной декларации: дебит.
5. Регистрация завершения транзитной операции: кредит, восстановление предыдущего баланса.

44

Всеобъемлющие гарантии в Бразилии

1. Регистрация истечения срока действия предоставленной гарантии: дебит.
2. Кроме того, согласно инструкции ВТамО, значения гарантии автоматически обновляются в реальном времени при регистрации завершения каждой транзитной операции.
3. Система позволяет совершать множественные транзакции с использованием одной единственной гарантии, хотя оператор может добавить дополнительные значения гарантии, даже в различной форме.
4. В данной системе учтены все используемые шаги и процессы учтены. Например, она позволяет ввести дебетовую запись в модуль контроля гарантии непосредственно после регистрации загрузки транзитной декларации.
5. Система Siscomex Transit также учитывает риски транзитного оператора (в общем смысле, перевозчик) для определения:
6. • необходимости требования гарантии, а также
7. • процентного показателя уменьшения суммы гарантии, применимого в отношении требуемой гарантии.

Обе ситуации обрабатываются системой автоматически.

1. Отступление от гарантий:
2. - Хранение на таможенном складе для товаров в залоге.
3. - Перевозчик с наследственным имуществом.
4. - Некоторые виды транзитных деклараций.
5. - Некоторые ситуации, в которых система не требует предоставления данных коммерческих счетов-фактур.
6. Перевозчик, сертифицированный УЭО
7. Бразильское законодательство позволяет отступление от гарантии для перевозчиков, сертифицированных УЭО, согласно инструкции ВТамО. Система Siscomex Transito будет адаптирована для определения наличия сертификации УЭО у перевозчика. При наличии сертификации система автоматически отменит требование гарантии.
8. В отношении транзитной декларации будет автоматически автоматически применено процентное значение уменьшения суммы гарантии, принимая во внимание следующие факторы:
9. - Возраст компании.
10. - Время, в течение которого перевозчик вовлечен в таможенный транзит
11. Количество операций таможенного транзита, завершенных в течение последних 6 месяцев.
12. - заявленное достояние компании.
13. Зарегистрированные сеансы в системе Siscomex Transito за последние 24

45

Всеобъемлющие гарантии в Бразилии

месяца.

f. Если процентное значение уменьшения суммы гарантии выше 80%, система уменьшит сумму гарантии до нуля.

Проверка статуса гарантии для учетной записи - Siscomex Transito

См. рис. ниже для ознакомления с записями, позволяющими обеспечить контроль наличия гарантии у транзитного оператора.

Гарантия - текущий статус гарантии

**Период: 30/06/2016 г.-30/07/2016 г.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ■ Дата | Стоимость | Операция | Баланс | Описание операции |
| 30/06/2016 г. | 800 000,00 | КРЕДИТ | 800 000,00 | ВКЛЮЧАЯ ТИП ГАРАНТИИ ТАМОЖЕННОЕ СТРАХОВАНИЕСРОК ДЕЙСТВИЯ ДО 14/04/2017 г. |
| 06/07/2016 г. | 29 747,76 | ДЕБЕТ | 770 252,24 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160233752-4. |
| 08/07/2016 г. | 11 477,81 | ДЕБЕТ | 758 774,43 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160237820-4. |
| 11/07/2016 г. | 11 477,81 | КРЕДИТ | 770 252,24 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160237820-4. |
| 13/07/2016 г. | 29 747,76 | КРЕДИТ | 800 000,00 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР160233752-4. |
| 15/07/2016 г. | 9 635,81 | ДЕБЕТ | 790 364,19 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160244578-5. |
| 18/07/2016 г. | 9 635,81 | КРЕДИТ | 800 000,00 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160244578-5. |
| 18/07/2016 г. | 48 519,62 | ДЕБЕТ | 751 480,38 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160247316-9. |
| 18/07/2016 г. | 3 948,69 | ДЕБЕТ | 747 531,69 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160249232-5. |
| 21/07/2016 г. | 3 948,69 | КРЕДИТ | 751 480,38 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160249232-5. |
| 22/07/2016 г. | 64 157,93 | ДЕБЕТ | 687 322,45 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160253217-3. |
| 25/07/2016 г. | 48 519,62 | КРЕДИТ | 735 842,07 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР160247316-9. |
| 25/07/2016 г. | 64 157,93 | КРЕДИТ | 800 000,00 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160253217-3. |
| 25/07/2016 г. | 39 123,82 | ДЕБЕТ | 760 876,18 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160247346-0. |
| 25/07/2016 г. | 17 239,11 | ДЕБЕТ | 743 637,07 | ЗАГРУЗКА ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР 160256081-9. |
| 27/07/2016 г. | 17 239,11 | КРЕДИТ | 760 876,18 | ЗАВЕРШЕНИЕ ДЕКЛАРАЦИИ НОМЕР160256081-9. |
| 29/07/2016 г. | 200 000,00 | КРЕДИТ | 960 876,18 | ВКЛЮЧАЯ СОГЛАШЕНИЕ О ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ВИДЕГАРАНТИИСРОК ДЕЙСТВИЯ ДО 29/07/2017 г. |

I

I

I

I

Источник: Информация предоставлена Бразильской таможней

46

1. **Пошлины и сборы**

Свобода транзита, оговоренная в Статье V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ), Статье 11 СУПТ и ПКК, гарантирует освобождение транзитных товаров от импортных пошлин, разумный размер пошлин и сборов, рассчитанных на основании фактических расходов на оказание услуг.

Доля пошлин и сборов в торговых издержках, понесенных транзитным оператором, может быть легко определена. Если они не обеспечены гарантией и непропорциональны, то это влечет ущерб международной торговле в целом и транзиту в частности. Поэтому политика упрощения, рационализации и прозрачности в отношении применения каких- либо пошлин и сборов играет важную роль. Правительства должны продолжать работу в отношении снижения суммы пошлин и сборов, т.к. она сопряжена с преимуществами для торговли и способствует экономическому росту.

ПКК и СУПТ требуют от правительств, чтобы все требования в отношении пошлин и сборов были обоснованы и были доступны для всеобщего ознакомления. Следует максимально избегать взимания пошлин за предоставление консультаций. Пошлины могут взиматься исключительно за услуги, выходящие за рамки нормальной таможенной процедуры (т.е. за обработку транзитных транзакций вне времени, отведенного для этого, запрос оператора о предоставлении таможенного сопровождения или таможенного конвоя и т.п.). Если пошлины и сборы взимаются в связи с оказанными услугами, их расчет не следует производить на основании стоимости, т.е. они не должны зависеть от стоимости товаров, а приводится на основании единой ставки. Следует применять принципы недискриминации, что означает, что пошлины и сборы, имеющие отношение к транзиту, не должны зависеть от страны выезда и страны назначения транзитных товаров. Правительства должны гарантировать отсутствие каких-либо скрытых ограничений торговли в своей политике взимания пошлин и сборов в связи с транзитом.

Рекомендации по взиманию пошлин и сборов:

1. Таможенные администрации не должны взимать какие-либо пошлины или сборы за транзит, кроме сборов за административные расходы в связи с транзитом или сборов за оказанные услуги. Административные расходы могут включать в себя следующие пошлины и сборы (которые должны поддерживаться на минимальном уровне):
2. специальные пошлины за работу в нерабочие часы;
3. специальные пошлины за работу вне помещений таможни;
4. специальные пошлины за использование дополнительных помещений (например, в случае крупногабаритных товаров);
5. сборы за хранение;
6. сборы за специальные меры, процедуры или услуги по запросу транзитного оператора (например, таможенный конвой или таможенное сопровождение по требованию оператора).
7. Величина любых сборов, указанных выше, не должна превышать фактических расходов на оказанные услуги.
8. Если Таможенные администрации не взимают пошлины или сборы за вышеупомянутые административные расходы в связи с импортом или экспортом, а

47

также другими таможенными процедурами, то они не должны взимать такие пошлины и сборы в связи с транзитом.

1. Таможенные администрации могут установить единую ставку для оплаты за административные расходы или услуги в связи с транзитом. Сумма к оплате не должна зависеть от стоимости транзитных товаров.
2. Таможенные администрации не должны применять транзитные пошлины в результате возникновения опасений в угрозе доходам или безопасности.
3. Таможенные администрации не должны взимать пошлины в связи с транзитными гарантиями. Таможенные администрации не должны начислять комиссию в случае, если национальная ассоциация выступает в качестве гаранта.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ВТО ГАТТ, Статья 8

1. Любая из договаривающихся сторон может потребовать, чтобы транзитные перевозки через ее территорию осуществлялись в соответствующем пункте таможенного оформления, однако, кроме случаев несоблюдения применимого таможенного законодательства и регламентов, такие транзитные перевозки с территории/ на территорию договаривающихся сторон не должны подвергаться необоснованным задержкам или ограничениям, а также должны быть освобождены от таможенных пошлин и всех транзитных пошлин или других сборов, начисляемых в связи с транзитом, кроме сборов за перевозку или сопряженных с административными расходами в связи с транзитом или оказанными услугами.
2. Все сборы и регламенты, начисляемые и применяемые договаривающимися сторонами в отношении транзитных перевозок с территории/ на территорию других договаривающихся сторон, должны быть обоснованными и соответствовать условиям перевозок.

СУПТ ВТО, Статья 6

2.1. Пошлины и сборы за таможенное оформление:

i. Должны быть ограничены в размере примерной стоимостью услуг, оказанных [...].

СУПТ ВТО, Статья 11

Транзитные перевозки не должны быть обусловлены получением каких-либо пошлин или сборов, начисленных в связи с транзитом, кроме сборов за перевозку или сопряженных с административными расходами в связи с транзитом или оказанными услугами.

ПКК, Общее приложение, Глава 3,

Стандарт 3.2.

По запросу заинтересованного лица и по причинам, признанными таможенными органами уважительными, последние, исходя из доступности ресурсов, должны выполнить возложенные функции по осуществлению таможенной процедуры и применению практик в нерабочее время или вне помещений таможенных органов. Любые издержки, начисленные Таможенными органами, должны быть ограничены примерной стоимостью оказанных услуг.

Конвенция МДП,

Статья 46

Никакие сборы не должны взиматься в связи с посещением таможенного органа в связи с таможенными операциями, оговоренными в данной Конвенции, кроме случаев, когда они осуществляются в дни, время или в месте, отличных от обычно используемых для осуществления таких операций.

48

1. **Упрощение формальностей**

Транзитные товары многократно пересекают границы, быстрое и эффективное оформление таможенных формальностей является неотъемлемым элементом свободы транзита. Сложные, непрозрачные, обременительные процедуры вызывают лишние задержки, увеличивают транспортные расходы и создают благоприятные условия для коррупции, а также могут способствовать прекращению транзита по завершению дня. Помехи для транзита влекут за собой значительный экономический ущерб. в особенности, в развивающихся странах и РСБВМ. Одной из особых целей в приоритетной области ВПА является значительное упрощение и ускорение процедур при пересечении границы для снижения задержек в порту и на границе. Сюда относятся не только потери дохода Таможенных органов, но и более значительный ущерб национальным экономикам, выражающийся в виде потери доли на рынке (например, транспортные или логистические услуги), взлета цен на импортные товары и низкой привлекательности для иностранных инвесторов. Таможенные администрации должны сфокусироваться на своих усилиях по обеспечению чистоты, прозрачности и предсказуемости таможенных формальностей. Согласно ОЭСР, гармонизация и упрощение торговых документов приведет к снижению торговых издержек на 3% для стран с низким доходом и 2,7 для стран со средним доходом; автоматизация торговли и таможенных процедур приведет к снижению торговых издержек в среднем на 2,2% для всех стране; обеспечение доступа к торговой информации приведет к экономии издержек в среднем в размере 1,5% для стран с низким и средним доходом6.

Упрощение формальностей в связи с транзитом должно рассматриваться с трех точек: упрощение требований к документам, упрощение процедур и автоматизация процессов. Разделение на три точки является уместным, т.к. все меры по упрощению формальностей взаимосвязаны и дополняют друг друга.

1. Упрощение требований к документам:
	1. Минимизация требований к документам;
	2. Использование коммерческих или транспортных документов в качестве транзитных деклараций;
	3. Использование международных таможенных документов в качестве транзитных деклараций;
	4. Принятие копий.
2. Упрощение процедур:
	1. Информация до прибытия.
3. Дематериализация/ автоматизация процессов:
	1. Единое окно.
4. **Упрощение требований к документам.**

Согласно ПКК и СУПТ, требования к транзитным документам должны ограничиваться данными, необходимыми для идентификации товаров и соблюдения требований к транзиту. Упрощение требований к документам вероятно является основным шагом в направлении к общему упрощению таможенных формальностей в связи с транзитом. Зачастую количество документов превышает объем, необходимый таможне для завершения транзитной процедуры; документы дублируют содержание других документов. В итоге имеет место накопление и хранение гор ненужных бумажных

6ИУПТ ОЭСР, 2013 г.

49

документов, что возлагает излишнее финансовое и административное бремя как на экономических операторов, так и на Таможенные администрации. Для обеспечения эффективной и быстрой обработки транзитных товаров, требования к документам и другие формальности должны быть сведены к минимуму, следует разрешить принятие копий документов. Кроме того, коммерческие и транспортные документы, используемые для транзитных деклараций, обычно содержат подробную информацию о товарах, а транзитные декларации дублируют информацию, приведенную в таких документах. Для экономии времени, денег и административного ресурса, Таможенные администрации должны рассмотреть вопрос о принятии коммерческих и транспортных документов в качестве транспортных деклараций. Аналогично и в случае с международными таможенными документами, такими как книжки МДП, АТА и CPD (Карнет де Пассаж), где Таможенные администрации должны принять решение о принятии международных таможенных документов с целью содействия установлению безбумажного документооборота и дематериализации таможенных данных. Все рекомендации в отношении упрощения требований таможни к документам применяются в отношении документов в бумажной и электронной форме.

* 1. **Минимальные требования к данным для осуществления транзита**

Как упоминалось выше, для обеспечения эффективной и быстрой обработки транзитных товаров, требования к документам и другие формальности должны быть сведены к минимуму. Объем предъявляемых требований должен по-прежнему обеспечивать идентификацию товаров и соблюдение всех требований к осуществлению транзита.

Рекомендации по требованиям к предоставлению информации:

1. Таможенные администрации и другие государственные органы должны обеспечить уменьшение объема данных, требуемых для оформления транзитной декларации, до объема, необходимого для идентификации товаров и транспортного средства, а также обеспечивающего соблюдение требований Таможенной администрации и других государственных органов.
2. Таможенные администрации и другие государственные органы должны

пересмотреть формальности и требования к документам для осуществления транзита с целью их упрощения.

1. Таможенные администрации поощряются к созданию специальных благоприятных условий и требований, включая предоставление данных и упрощенных форм для транзитных операций с участием малых или средних предприятий (МСП).
2. Таможенные администрации и другие государственные органы должны

пересмотреть формальности и требования к документам для осуществления транзита с целью приведения их в соответствие с региональными и международными требованиями.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

6. Формальности, требования к документам и таможенному контролю, наряду с транзитными перевозками, не должны иметь больший объем, нежели необходимый для:

50

1. идентификации товаров; и
2. обеспечения соблюдения требований к осуществлению транзита

СУПТ ВТО, Статья 10

1.1. С целью минимизации сферы действия и сложности импортных, экспортных и транзитных формальностей, для снижения и упрощения требований к импортной, экспортной и транзитной документации, принимая во внимание целевые задачи и другие факторы, такие как изменившиеся обстоятельства, актуальная новая информация, деловые практики, доступность техник и технологий, передовые международные методы и вклад заинтересованных лиц, каждый Участник должен пересмотреть такие формальности и требования к документам и. основываясь на результатах такого пересмотра, обеспечить, сообразно обстоятельствам, что такие формальности и требования к документам:

1. будут приняты и/или применены в целях быстрого высвобождения и очистки товаров, в частности, скоропортящихся товаров;
2. будут приняты и/или применены методом, обеспечивающим снижение затрат времени и расходов на соблюдение установленных требований и формальностей со стороны торговцев и операторов;
3. будет выбрана мера, наименее ограничивающая торговлю, если для реализации запланированных целей имеется возможность выбора из двух и более мер; и
4. не будут поддерживаться в дальнейшем в случае отсутствия в них необходимости.

ПКК, Общее приложение, Глава 3,

Стандарт 3.12.

Таможенные органы должны ограничить объем данных, требующихся для указания в таможенной декларации, тем объемом, который требуется для оценки и взимания пошлин и налогов, составления статистики и применения таможенного законодательства.

Конвенция МДП,

Статья 49

Настоящая Конвенция не должна предотвращать применения больших средств, которые Договаривающиеся стороны предоставили или желают предоставить как на основании односторонних положений, так и на основании двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что такие средства не окажут негативного воздействия на применение положений настоящей Конвенции и, в частности, операций МДП.

Конвенция о гармонизации,

Статья 9

Договаривающиеся стороны должны принять документы, полученные в результате какой-либо надлежащей технической процедуры, при условии, что они соответствуют официальным требованиям к их форме, подлинности и сертификации, а также подлежат прочтению и являются доступными для понимания.

Конвенция о гармонизации,

Статья 10

Договаривающиеся стороны, при возможности, должны обеспечить простую и быструю обработку транзитных товаров, в особенности, товаров, перемещаемых в соответствии с международной процедурой таможенного транзита, ограничивая инспекцию таких товаров случаями, в которых присутствуют фактические обстоятельства или риски.

* 1. **Использование коммерческих или транспортных документов в качестве деклараций**

Коммерческие и транспортные документы, используемые для транзита, должны содержать достаточную информацию для идентификации товаров, поскольку предоставление деклараций генерирует издержки, как финансового, так и

административного характера. По этой причине, по возможности, Таможенные администрации должны принимать коммерческие и транспортные документы в качестве транзитных деклараций, если вся необходимая информация, требующаяся в целях таможенного оформления, содержится в таких документах.

Примером использования коммерческого документа в качестве таможенной транзитной декларации является использование единой накладной ЦИМ/СМГС или массива данных систем управления железнодорожным транспортом (например, железнодорожных данных в случае перевозки на основании ЦИМ). Системы грубо делят евразийский континент на две части, при этом ЦИМ (форма, применение которой регулируется согласно Конвенции КОТИФ) принимается в Западной и Восточной Европе, а СМГС (форма, применение которой регулируется Соглашением о международном грузовом сообщении) принимается в Восточной Европе и Азии.

51

Вопрос гармонизации законодательства и унификации формы накладной играет важную роль в случае железнодорожных транзитных перевозок. Необходимость предоставления еще одного таможенного документа при пересечении границы по железной дороге препятствует бесшовной транзитной торговле с применением железнодорожного транспорта. Были предприняты попытки стандартизации основного административного документа; однако, реализация на практике еще не была осуществлена.

Рекомендации по использованию коммерческих или транспортных документов в качестве деклараций:

1. Таможенные администрации должны принимать коммерческие и транспортные

документы (в бумажной и/или электронной форме) в качестве транзитных деклараций в том случае, если документ удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым таможней.

1. Таможенные администрации не должны требовать от декларанта предоставления

специфических данных в транзитной декларации в том случае, если в сопутствующих коммерческих или транспортных документах необходимые данные были четко указаны.

1. Правительства поощряются к сотрудничеству со всеми заинтересованными лицами

для обеспечения стандартизации различных коммерческих и транспортных документов.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1, Стандарт 6.

Коммерческие или транспортные документы, в которых четко указаны необходимые данные, должны приниматься таможенными органами в качестве описательной части грузовой декларации в целях таможенного транзита, о чем на документе должна быть поставлена соответствующая отметка.

Рекомендованная практика 7

Таможенные органы должны принять в качестве грузовой декларации в целях таможенного транзита любые коммерческие или транспортные документы, прилагающиеся к накладной, которые отвечают всем требованиям, предъявляемым таможней. На документе должна быть поставлена отметка о таком принятии.

Конвенция о договоре международной перевозки грузов (CMR) от 19 мая 1956 г.

Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 1999 г.

ЦИМ Статья 6§7

Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) от 1951 г.

* 1. **Международные таможенные документы**

Таможенные документы, признанные на международном уровне, такие как книжки МДП и CPD, могут использоваться экономическими операторами в качестве национальных транзитных деклараций. Данная мера будет способствовать процедуре транзита и повысит привлекательность соответствующих международных гарантий для экономических операторов. В качестве варианта, Таможенные администрации могут принимать международные таможенные документы в качестве национальных транзитных деклараций даже в том случае, если страна не подписала соответствующую

52

международную конвенцию.

Рекомендации по использованию международных таможенных документов:

80. Таможенные администрации должны позволить транзитным операторам использовать международные транзитные документы, такие как книжки МДП или книжки CPD в качестве национальных транзитных деклараций даже в том случае, если они не являются договаривающимися сторонами, подписавшими соответствующую международную конвенцию.

Применимые международные соглашения и стандарты:

Конвенция МДП Конвенция CPD

* 1. **Вспомогательные документы**

ВТамО придерживается идеи безбумажного документооборота в таможенных органах. В 2012 г. была принята Рекомендация о дематериализации вспомогательных документов (можно загрузить, перейдя по ссылке: [http://www.wcoomd.org/en/about-us/leqal- instruments/recommendations/~/media/B45AE03562BF4B2EA06DEEECE556EAC3.ashx](http://www.wcoomd.org/en/about-us/leqal-instruments/recommendations/~/media/B45AE03562BF4B2EA06DEEECE556EAC3.ashx)).

Принимая во внимание широкое применение автоматизированных систем в целях таможенного оформления, а также вопросы экономии средств и стимулирования транзита, упомянутая Рекомендация выступает в пользу принятия электронных копий или электронных вспомогательных документов для соблюдения формальностей в связи с транзитом. Однако, внедрение систем электронных деклараций, которые не принимают электронные копии вспомогательных документов, не способствовало необходимому стимулированию международной торговли в целом и транзита в частности.

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны

определить и опубликовать список необходимых вспомогательных документов, которые должны прилагаться к транзитной декларации, при этом следует указать только важные документы.

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны

принимать электронные копии или электронные вспомогательные документы в целях соблюдения формальностей при транзите.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1,

Стандарт 6.

Коммерческие или транспортные документы, в которых четко указаны необходимые данные, должны приниматься таможенными органами в качестве описательной части грузовой декларации в целях таможенного транзита, о чем на документе должна быть поставлена соответствующая отметка.

Рекомендованная практика 7.

Таможенные органы должны принять в качестве грузовой декларации в целях таможенного транзита любые коммерческие или транспортные документы, прилагающиеся к накладной, которые отвечают всем требованиям, предъявляемым таможней. На документе должна быть поставлена отметка о таком принятии.

53

1. **Упрощение процедур**

Упрощение процедур способствует процессам осуществления контроля за транзитными операциями. Важным инструментом для осуществления контроля за транзитными операциями является возможность экономического оператора отправить и возможность Таможенной администрации получить информацию о транзитных товарах до их прибытия. Основываясь на полученной информации, Таможенная администрация может оценить профиль рисков для оператора и его товаров, а также принять взвешенное решение по необходимым мерам контроля.

**(2.1) Подача транзитной декларации до прибытия товаров**

Подача транзитной декларации до прибытия товаров используется в качестве меры обеспечения безопасности до предъявления товаров на пункте ввоза. Данная практика распространяется на автомобильный и железнодорожный транспорт. СУПТ и ПКК содержат положения о транзитной декларации, подаваемой до прибытия товаров, и требуют внедрения необходимых систем, обеспечивающих досрочную подачу транзитных документов. Во внедрении механизма подачи декларации до прибытия товаров Участникам могут помочь Рамочные стандарты безопасности ВТамО. Пакет документов касательно Рамочных стандартов безопасности приведен по ссылке: [http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe package-for-new- site.aspx](http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package-for-new-site.aspx)

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны обеспечить подачу транзитных деклараций и вспомогательных документов до прибытия товаров посредством любых средств связи.
2. Если согласно национальному законодательству транзитные операторы должны заранее предоставить электронную транзитную декларацию, то установленный срок и другие требования должны быть приведены в соответствии со стандартными и техническими спецификациями, изложенными в Рамочных стандартах безопасности ВТамО.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

9. Участники должны обеспечить возможность досрочного заполнения и обработки транзитной документации и данных до прибытия товаров.

ПКК, Общее приложение, Глава 3,

Стандарт 3.25.

Национальное законодательство должно оговаривать возможность подачи, регистрации или проверки грузовой декларации и вспомогательных документов до прибытия товаров.

1. **Внедрение цифровых технологий/ автоматизация процессов**

Распространение ИКТ продолжает изменять существующий мир и достигло Таможенных администраций. Поскольку мир становится все более цифровым, таможенные органы также должны внедрять цифровые технологии. ВТамО объявило 2016 г. годом цифровой таможни, еще раз подтвердив, что Таможенные администрации не стоят в стороне от новых технологий, которые могут быть применены в сфере деятельности таможни, и

54

обращаются к ним для обеспечения лучшего контроля, получения доходов и сбора статистики, обеспечивая защиту глобальных цепочек добавленной стоимости от современных угроз и рисков, способствуя лучшему стимулированию международной торговли. Отказ от подхода, связанного с использованием бумажных документов, и переключение на цифровые технологии и автоматизацию таможни и других процедур, связанных с пересечением границы, будут сопряжены со значительными преимуществами, выражающимися в снижении торговых издержек, повышению прозрачности и предсказуемости, улучшение привлекательности страны с точки зрения иностранных инвестиций, а также улучшение ее имиджа как надежного торгового партнера. Согласно ОЭСР, экономия торговых издержек в результате автоматизации таможенных процедур составит в среднем 2,2%.

Таможенные администрации должны рассмотреть любую возможность, позволяющую упростить формальности в связи с транзитом, а также применять такое упрощение в максимально возможном объеме. ВТамО может оказать поддержку Таможенным администрациям в приведении существующих процедур в соответствие с наилучшим инструментарием и средствами, имеющимися в наличии. Единое окно представляет собой один из наиболее известных и эффективных инструментов для улучшения процедур, перехода на безбумажные процессы, обеспечения прозрачности и снижения издержек торговцев и таможенных органов при осуществлении транзитных операций.

**(3.1) Единое окно**

Единое окно, известная концепция стимулирования торговли, внесет свой вклад в стимулирование транзита посредством увеличения прозрачности, оптимизации процедур, снижения количества документов, а также меньшего времени, требующегося для выполнения требований, предъявляемых к транзиту.

Для оказания поддержки Таможенным администрациям в их мобилизующих мерах, ВТамО разработало инструментарий «Единое окно», который предоставляет инструкции для всех этапов реализации единого окна. Инструментарий «Единое окно» можно загрузить, перейдя по ссылке:

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window->

guidelines.aspx

Модель данных ВТамО - вспомогательный инструмент для внедрения Единого окна, предоставляющий стандартизированные требования к обмену данными, имеющими первостепенное значение для функционирования Единого окна. Требования к данным должны быть пересмотрены и обновлены для соответствия изменяющимся потребностям Таможенных администраций и экономических операторов.

1. Правительства должны обеспечить и поддерживать работу Единого окна, позволяющего транзитным операторам подавать транзитные декларации и другую требуемую документацию вовлеченным органам или ведомствам в едином пункте ввоза.
2. Для установления эффективного Единого окна, предполагающего осуществление транзитных операций, Таможенные администрации должны ссылаться на рекомендации, содержащиеся в Компендиуме ВТамО по единому окну.

55

1. Единое окно должно обеспечить отсутствие запросов требуемой документации и/или данных, которые были предоставлены посредством Единого окна, со стороны вовлеченных органов или ведомств, за исключением чрезвычайных обстоятельств.
2. Исключительные случаи, когда документацию, полученную посредством Единого окна, требуется предоставить повторно, должны быть установлены и преданы огласке.

Соответствующие международные соглашения/стандарты:

СУПТ ВТО,

Статья 10

1. Участники должны стараться создать и поддерживать систему «единого окна», что позволяет торговым компаниям передавать документацию и/или требуемые данные относительно экспорта, импорта или транзита товаров через единую точку в соответствующие участвующие органы или ведомства.

После изучения вовлеченными органами или ведомствами документации и/или данных, следует своевременно уведомить заявителей о полученных результатах посредством единого окна.

1. В случаях, когда документация и/или данные были получены посредством единого окна, данная документация и/или данные не должны запрашиваться вовлеченными органами или ведомствами, за исключением чрезвычайных обстоятельств и других ограниченных исключений, которые должны быть преданы огласке.
2. Участники должны уведомить Комитет о деталях операции в рамках единого окна.
3. Участники должны, в том объеме, в котором это возможно и реализуемо, использовать информационные технологии для поддержки «единого окна».

ВПА Пункт 51

Электронные свидетельства (c). Увеличение в масштабе и внедрение инициатив по упрощению торговли, таких как единое окно для документации.

Рекомендации ООН/СЕФАКТ 33 и 35

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Инструментарий Единого окна: [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window- guidelines.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/single-window-guidelines.aspx)

56

**Опыт стран членов: упрощение формальностей**

Пилотный проект почтовых грузоперевозок по железной дороге из Китая в **Европу**

Перевозка почты по железной дороге из Китайской Народной РеКУПблики в Западную Европу рассматривается в качестве прекрасной возможности для железных дорог, входящих в ЦИТ, а также в целях общего развития глобальной интернет-торговли (электронной торговли). Товары по конкурентной цене могут быть надежно поставлены в течение 10-15 дней из Китайской Народной РеКУПблики в Европу (ЕС и Швейцария) транзитом по транссибирскому коридору (Российская Федерация) или Шелковому Пути (Казахстан), а также в обратном направлении. Для обеспечения долгосрочного планирования, организации и исполнения пилотного проекта почтовых грузоперевозок, были проведены два семинара в сотрудничестве с Всемирным почтовым союзом (ВПС) и КСТП, один из них в Берне (после 19-го Собрания Комитета ЦИМ, состоявшегося 17 марта 2016 г.) и один - в Москве (организован КСТП для проведения 24-25 мая). Использование продуктов ЦИТ в сфере грузоперевозок, в частности, универсальной накладной ЦИМ/ СМГС позволяет осуществить данную перевозку бесшовным способом.

Для обеспечения успешности упомянутой бизнес-модели для железной дороги, государства и вовлеченные железнодорожные предприятия должны плотно сотрудничать друг с другом. Всемирный почтовый союз (ВПС) и ЦИТ на экспертном уровне подготовили необходимые рамочные условия для транспортного законодательства. В сотрудничестве с Координационным советом по транссибирским перевозкам (КСТП), в течение 2016 г. обе организации планируют предоставить юридическую поддержку пилотным проектам, сфокусированным на стимулировании почтовых грузоперевозок из Китайской Народной РеКУПблики в Европу. Почтовые грузоперевозки будут в основном представлены товарными накладными, обрабатываемыми между Китайской Народной РеКУПбликой и Европой в результате возросшего объема электронных транзакций (электронной торговли) посредством сети Интернет. 18 марта 2016 г. в штаб-квартире ВПС в Берне три международные организации (ВПС, ЦИТ и КСТП) подписали Меморандум о взаимопонимании (МоВ), регулирующий вопросы сотрудничества между организациями при оказании поддержки запланированным пилотным услугам.

Присутствует значительный потенциал в перевозке почтовых грузов из Китая в Европу и из Европы в Китай по железной дороге. Согласно заявлениям КСТП, объем почтовых грузоперевозок между Китайской Народной РеКУПбликой и Российской Федерацией достиг 64 000 тонн в 2013 г., что эквивалентно примерно 8 000 контейнеров. Более того, согласно данным подсчетам, прогнозируется ежегодный рост на 10-15%, таким образом следует ожидать показателя транзита из Китая в Европу на уровне около 400 000 контейнеров. Первоначальная пилотная перевозка контейнера с почтовыми грузами, осуществляемая Почтой Китая и Почтой Германии (DHL DE) по маршруту Чунцин/ Китай - Дуйсбург/ Германия, была успешно завершена в период с 29 сентября по 13 октября 2016 г. в рамках сотрудничества ВПС и КСТП. Недавно к проекту присоединилась Почта

57

Франции (La Poste), придав проекту панъевропейский статус. Основной задачей при осуществлении таких экспериментальных перевозкой является проверка прохождения таможенных формальностей - в частности, на внешней границе ЕС.

**Пробный контейнерный поезд Чунцин-Дуйсбург (29.06.16 г. - 13.10.16 г.)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Железная | Средняя скорость | Расстояние | Время в пути | Операторы/ | Маршрут |
| дорога |  |  |  | грузоперевозчики |  |
| Китайскиежелезныедороги | 37 км/ч или 888 км/день. | 3907 км | 105 ч 55 мин | ЮСиньОу Лоджистикс Чунцин (29.09) - Компани Лтд Алашанькоу (03.10) |
| Казахстанскиежелезныедороги | 47 км/ч или 1128 км/день. | 2937 км | 62 ч 50 мин | ОТЛК/ Дружба (03.10) - Илецк АО «РЖД Логистика»/ (0б.1О)«КТЗ Экспресс» |
| РЖД | 41 км/ч или | 2058 км | 50 ч 15 мин | ОТЛК/ | Канисай (06.10) - |
|  | 984 км/день. |  |  | АО «РЖД Логистика» | Красное (08.10) |
| Белорусская 17 км/ч или железная дорога 408 км/день. | 609 км | 35 ч 10 мин | ОТЛК/АО «РЖД Логистика» | Осиновка (08.10) - Брест (10.10) |
| Польские Информациягосударственныезапрошенажелезные | 1160 км (Брест- | Информациязапрошена | ДБ КАРГО ПОЛЬСКА СА | Тересполь (10.10) Малашевичи |
| дороги |  | Дуйсбург) |  |  | (11.10)- |
| ДБ АГ | Информациязапрошена |  | Информациязапрошена | ДБ КАРГО АГ | Дуйсбург (13.10) - Нидераула (13.10) |

Источник: Информация предоставлена ЦИТ

58

Электронная накладная (ЦИМ)

Международный союз железнодорожного транспорта (ЦИТ) в настоящее время подготавливает юридические и функциональные требования к электронной накладной ЦИМ и электронной вагонной ведомости CUV на секторном уровне, основываясь на принципе функциональной эквивалентности (изложенном в Статье 6 § 9 ЦИМ). ЦИТ также активно выступает в поддержку RailData и Международного железнодорожного союза (МСЖД) в работе по завершению подготовки технических спецификаций, требующихся в рамках проекта электронных железнодорожных перевозок ( e-RailFreight). В связи с практической реализацией электронной накладной ЦИМ и постоянным внедрением цифровых технологий на железной дороге, Генеральный секретариат Международного союза железнодорожного транспорта (ГС ЦИТ) продолжает работу над уточнением юридических аспектов признания электронной накладной национальными судами и другими национальными органами в качестве подтверждения наличия контракта на перевозку (Статья 6 § 2 ЦИМ).

Принимая во внимание предварительный характер работы по уточнению, а также в результате отношений «бизнес-бизнес», свободное признание национальными судами коммерческих транспортных документов в качестве подтверждения является определенно возможным (принцип свободы заключения контракта), при этом для подтверждения подлинности накладной не требуется в обязательном порядке наличие электронной подписи (eSignature). Это означает, что решение, подготовленное ГС ЦИТ и предполагающее присвоение уникального идентификатора накладной, признано подходящим и экономным вариантом для членов ЦИТ.

ГС ЦИТ также завершил работу по модернизации манеры изложения и внешнего вида документов ЦИТ для грузоперевозок и использования вагонов, а также по использованию преимуществ, предоставляемых ИТ и Интернетом. Данная работа привела к внедрению новых внутренних процедур в ГС ЦИТ в отношении публикации документов ЦИТ и соответствующих дополнений на веб-сайте ЦИТ. Электронная версия получит абсолютный приоритет в рамках новой презентации документов ЦИТ для грузоперевозок и использования вагонов с 1 января 2017 г.

Источник: Информация предоставлена ЦИТ

59

Стандартная накладная ЦИМ/СМГС

В результате вступления в силу нового Таможенного кодекса ЕС, «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС» (GLV-ЦиМ/ СМГС/Приложение 6 к СМГС, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) и функциональные требования к электронной накладной ЦИМ/СМГС также нуждаются в обновлении. Обновления, которые затрагивают исключительно сферу применения ЦИМ, были утверждены Координационным советом ЦИМ/СМГС в сентябре 2016 г. в Варшаве.

На высочайшем политическом уровне в Китае, России, Польше и других транзитных странах и странах назначения присутствует поддержка развития и упрощения евразийских железнодорожных перевозок. Успешность использования накладной ЦИМ/СМГС Казахстанскими железными дорогами при осуществлении пилотных перевозок из Китая и в Китай согласно Приложению 1 GLV-ЦИМ/ СМГС и Приложению 6 СМГС, говорит о необходимости скорейшего ее внедрения.

По результатам пересмотра СМГС, завершенного 1 июля 2015 г., были утверждены изменения содержания и структуры накладной. Изменения содержимого были включены в GLV-ЦИМ/ СМГС, в частности, в Приложение 2 «Пояснительные записки к содержанию» накладной ЦИМ/СМГС. По мнению ЦИТ, в этой связи отсутствует необходимость обновления бумажной накладной ЦИМ/СМГС. ЦИТ и RailData предпримут попытки разработки координированного «максимального массива данных» для электронной формы накладных ЦИМ, СМГС и ЦИМ/СМГС, используемых в сферах деятельности обеих организаций. Массив данных электронной накладной ЦИМ/СМГС, содержащий данные из двух отдельных накладных ЦИМ и СМГС, представляет собой подходящую основу для данной работы. Для других (электронных) накладных (ЦИМ и СМГС, возможно, национальные накладные) подмножества данных могут быть определены для каждого отдельного случая, после чего они будут воспроизведены в виде накладных на бумажном носителе по мере возникновения необходимости. Продолжается работа по обновлению технических спецификаций Технической экспертной группой ЦИМ/СМГС, созданной для данного случая. Ожидается, что тексты будут завершены к следующему собранию технической группы, которое состоится в октябре 2016 г., для обеспечения их окончательного утверждения авторами проекта к 1 июля 2017 г.

Применение стандартной накладной ЦИМ/СМГС: согласно информации, предоставленной Российскими железными дорогами (РЖД), в период с января по август 2016 г. было осуществлено 21 982 перевозки с использованием накладной ЦИМ/СМГС, включая 34 348 контейнеров. Были осуществлены экспортные- импортные перевозки с использованием стандартной накладной ЦИМ/СМГС из Венгрии, Германии, Польши, Румынии, Сербии, Словакии и Чешской РеКУПблики в Россию/из России. Высочайшими показателями характеризовались транспортные услуги Румынии: 4 438 импортных перевозок, включая 976 контейнеров, и 1 253 экспортные перевозки, включая 848 контейнеров, были осуществлены с использованием накладной ЦИМ/СМГС. Что касается объема

60

транспортных услуг в Германии, то накладная ЦИМ/СМГС была использована для осуществления 359 импортных перевозок, включая 3 865 контейнеров, а также для 4 238 экспортных перевозок контейнеров. Поскольку рассматриваются транзитные услуги, следует отметить, что, в частности, с использованием накладных ЦИМ/СМГС было осуществлено 4 180 контейнерных перевозок из Китая в Германию.

Согласно информации, предоставленной Казахстанскими железными дорогами, в 2015 г. было обработано 5 620 транзитных грузоперевозок с использованием накладных ЦИМ/СМГС через территорию Казахстана. Для сравнения, в первой половине 2016 г. уже было осуществлено 4 152 транзитных грузоперевозки с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

Согласно информации, предоставленной Украинскими железными дорогами, в 2015 г. было обработано 76 128 перевозок с использованием накладных ЦИМ/СМГС, среди которых было 56 939 экспортных перевозок, 1 149 импортных перевозок и 18 040 транзитных перевозок. В целом, данные показатели демонстрируют увеличение использования стандартной накладной ЦИМ/СМГС в сравнении с 2014 г. в размере 10%. Данная тенденция также была подтверждена в течение первых восьми месяцев (январь-август) 2016 г., когда было обработано 54 541 перевозка с использованием накладной ЦИМ/СМГС, среди которых было 38 956 экспортных перевозок, 880 импортных перевозок и 14 705 транзитных перевозок.

Источник: Информация предоставлена ЦИТ

61

1. **Управление рисками**

Таможенные администрации по всему миру сталкиваются с одинаковыми проблемами в связи с угрозами безопасности, предотвращением мошеннических действий при осуществлении транзита, а также таможенной задолженностью. Конечной целью для таможенных органов является принятие надлежащих практик для систематического выявления рисков и внедрение соответствующих мер для снижения подверженности рискам. Управление рисками, таким образом, является краеугольным камнем всей системы Таможенной администрации. Надлежащее управление рисками позволяет предотвратить негативное воздействие на цели таможни, возникающее в результате различных потенциальных событий. Было доказано, что, даже при наличии такой возможности, 100% физический контроль всех накладных не будет эффективным. Таможенные органы должны разработать профили риска, позволяющие сфокусироваться на операторах и накладных с высоким риском, обеспечивая лучшее соблюдение требований законодательства и процедурных требований, а также снизить финансовые издержки и затраты времени, требуемые для выпуска товаров. Накладные с низким риском не должны быть исключены из процесса беспрепятственного пересечения границы. Являясь важной частью современных процедур таможенного контроля, управление рисками позволяет уравновесить функции таможни по упрощению торговли и обеспечению безопасности.

Управление рисками может быть применено на каждом этапе транзитной операции и служить основанием для принятия решений в каждой Таможенной администрации, начиная с момента подачи транзитной декларации, идентификации суммы транзитной гарантии, изучения информации, предоставленной до прибытия товаров, а также определения необходимых мер контроля и т.п. Интенсивное и полное сотрудничество, обмен информацией с таможенными органами и другими органами пограничного контроля необходимы для осуществления оптимального управления рисками.

ВТамО тщательно отслеживает появление новых и развивающихся инструментов для Участников, которые могут использоваться в разработке и применении управления рисками, в связи с чем был создан специальный инструментарий для управления рисками, с которым можно ознакомиться, перейдя по ссылке: [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/risk-manaqement- compendium.aspx](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/risk-manaqement-compendium.aspx)

Рекомендации по управлению рисками:

1. Таможенные администрации должны разработать и поддерживать функционирование системы управления рисками в целях таможенного контроля при осуществлении транзита в соответствии с Компендиумом ВТамО по управлению рисками.
2. Правительства поощряются к введению систем управления рисками, внедренных во

все службы пограничного контроля страны и соседних стран/ стран, являющихся участниками региональных интеграционных инициатив.

Применимые международные соглашения и стандарты: **СУПТ ВТО, Статья 7**

62

1. Каждый Участник, в том объеме, в котором это возможно, должен адаптировать и поддерживать реализацию системы управления рисками в целях осуществления таможенного контроля.
2. Каждый Участник должен разработать и применить систему управления рисками таким образом, чтобы избежать произвольной или неоправданной дискриминации, или скрытого ограничения международной торговли.
3. Каждый Участник должен сконцентрировать таможенный контроль, и насколько это возможно в отношении других соответствующих мер пограничного контроля, грузов с высокой степенью риска, а также ускорить выпуск грузов с низкой степенью риска. Участник может также выбрать, на случайной основе, грузы для осуществления такого контроля в качестве части системы управления рисками.
4. Каждый Участник обязуется взять за основу системы управление рисками оценку рисков с помощью соответствующих критериев отбора. Такие критерии отбора могут включать в себя, в частности, Согласованную систему описания и кодирования, природу и описание товаров, информацию о стране происхождения; стране, из которой отправляются товары; стоимости товара, отчеты торговых компаний, а также разновидность транспортных средств.

ПКК, Общее приложение, Глава 6,

Стандарт 6.3.

Таможенные органы должны применять управление рисками при осуществлении таможенного контроля.

Стандарт 6.4.

Таможенные органы должны применять анализ рисков для определения лиц и товаров, включая транспортные средства, подлежащих досмотру, а также степени такого досмотра.

Стандарт 6.5.

Таможенные органы должны принять стратегию определения соответствия для обеспечения поддержки управления рисками.

Конвенция МДП,

Статья 5

Товары, перевозимые в рамках процедуры МДП в опечатанном автодорожном транспорте, автопоездах или контейнерах, как правило, не должны подвергаться таможенному досмотру в пути следования. Однако, для предотвращения злоупотреблений, Таможенные администрации в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрений в нарушении, могут провести таможенный досмотр товаров.

Конвенция о гармонизации,

Статья 2

Цель: Для обеспечения международного движения товаров настоящая Конвенция ставит своей целью снижение требований к соблюдению формальностей, а также количеству и продолжительности контроля, в частности, посредством национальной и международной координации при осуществлении процедур контроля, а также способов их применения.

Статья 10

Договаривающиеся стороны, при возможности, должны обеспечить простую и быструю обработку транзитных товаров, в особенности, товаров, перемещаемых в соответствии с международной процедурой таможенного транзита, ограничивая инспекцию таких товаров случаями, в которых присутствуют фактические обстоятельства или риски.

Приложение 9 Статья 6 (2)

[Таможенные органы] должны осуществлять таможенный контроль, полагаясь на принцип выбора, на основании оценки и управления рисками. Как правило, если была предоставлена требуемая информация по товарам, а товары находятся в надлежащим образом закрытой и опечатанной единице подвижного состава, контейнере, полуприцепах для комбинированных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом или вагоне, физический осмотр не производится.

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Инструментарий управления рисками: [http://www.wcoomd.ora/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/risk- management- compendium.aspx](http://www.wcoomd.ora/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/risk-management-_compendium.aspx)

63

1. **Уполномоченный экономический оператор (УЭО)**

Стандартные правила для транзитных операций могут быть подвергнуты специальному упрощению для операторов, отвечающих определенным требованиям: они должны быть регулярными участниками транзита, известными Таможенным органам как добропорядочные операторы, отвечающие по своим обязательствам, при этом должны отсутствовать какие-либо серьезные или повторные нарушения таможенного или налогового законодательства. В Рамочных стандартах безопасности ВТамО называет таких операторов «уполномоченными экономическими операторами» (УЭО). Программа УЭО предназначается для установления партнерских отношений между таможенными органами и частным сектором, а также обеспечение лучшей безопасности в международной цепочке поставок. Она устанавливает критерии, согласно которым предприятия в цепочке поставок, являющиеся надежными партнерами, могут получить статус уполномоченного экономического оператора.

Несмотря на то, что это не оговорено в Рамочных стандартах безопасности, Таможенные администрации должны обеспечить получение операторами, участвующими в транзите, статуса УЭО, предоставляющего им доступ к преимуществами от применения упрощенных таможенных процедур, таким как всеобъемлющая гарантия или полное отступление от гарантии, возможность помещения товаров под процедуру транзита без их предоставления таможенным органам, возможность получения транзитных товаров в заранее определенном месте, кроме помещений таможни, использования собственных печатей, определения плана маршрута, доступа к отдельным полосам движения и другой инфраструктуре.

Комплект стандартов безопасности ВТамО и полный перечень инструментов, предоставляемых в рамках программы УЭО, включая Инструкции по внедрению УЭО, шаблон УЭО, Рекомендации для Соглашений/договоренностей о взаимном признании приведены по ссылке:

[http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe package-for-new- site.aspx](http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package-for-new-site.aspx)

Рекомендации по УЭО при осуществлении транзитных операций:

1. Правительства должны внедрить Программу уполномоченных экономических операторов в соответствии с Рамочными стандартами безопасности ВТамО, а также другими соответствующими инструментами ВТамО.
2. Таможенные администрации должны предоставить УЭО преимущества,

выражающиеся в упрощении транзитных операций при участии в программах УЭО. Преимущества могут выражаться, помимо прочего, в:

* преимуществах, перечисленных в Приложении IV к Рамочным стандартам безопасности ВТамО;
* возможность определения собственного срока поставки транзитных товаров в место назначения;
* возможность использования собственных печатей, одобренных Таможенной администрацией;
* отмена или снижение суммы гарантии в связи с транзитом;

 - возможность осуществления

64

транзитных операций без предоставления товаров и транзитной декларации в
таможенный орган страны выезда (уполномоченный грузоотправитель);

* возможность получения товаров в своих помещениях или другом оговоренном месте без предъявления товаров, а также транзитных деклараций в таможенном органе страны назначения (уполномоченный грузополучатель);
* использование отдельной инфраструктуры для УЭО.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО,

Статья 7

* 1. Каждый Участник должен обеспечивать дополнительные меры по упрощению торговли, связанные с формальностями и процедурами экспорта, импорта и транзита, согласно пункту 7.3., операторам, которые соответствуют указанным критериям (здесь и далее именуются - уполномоченные операторы). Как вариант, Участник может предложить такие меры упрощения торговли посредством таможенных процедур, которые являются общедоступными для всех операторов, при этом, создание отдельной схемы не требуется.
	2. Соответствующие критерии для получения статуса уполномоченного оператора должны быть связаны с соответствием или риском несоответствия требованиям, указанным в законах, нормах или правилах Участника.

а. Такие критерии, будучи опубликованными,

1. могут включать в себя соответствующую запись о соответствии требованиям таможни и другим законам и нормам;
2. систему управления записями для обеспечения необходимого внутреннего контроля;
3. запись о финансовой платежеспособности, включая, где уместно, предоставление достаточного обеспечения/ гарантии; и
4. сведения о безопасности цепочки поставок

b. Такие критерии не должны:

1. служить или применяться таким образом, который допускает или способствует необоснованную или неоправданную дискриминацию операторов

при преобладании равных условий; и

1. в максимально возможном объеме, запрещать участие предприятий малого и среднего бизнеса.
	1. Меры по упрощению торговли, оговоренные в пункте 7.1, должны включать в себя как минимум три следующие меры:
2. более низкие требования к документации и данным, где уместно;
3. низкий уровень физических проверок и досмотров, где уместно;
4. ускоренное время выпуска, где уместно;
5. отсроченный платеж пошлин, налогов, сборов и платежей;
6. использование всеобъемлющих гарантий или сокращенных гарантий;
7. использование единой таможенной декларации для всего импорта и экспорта в течение соответствующего периода времени; и
8. очистку товаров в помещениях уполномоченного оператора или другом месте, одобренном таможенными органами.
	1. Участники поощряются к разработке схем уполномоченных операторов на основании международных стандартов, если таковые имеются, за исключением случаев, когда такие стандарты не отвечают требованиям к надлежащему и эффективному достижению поставленных целей.
	2. Для стимулирования мер упрощения торговли, применяемых в отношении операторов, Участники могут предоставить другим Участникам возможность обсуждения вопроса о взаимном признании схем уполномоченных операторов.
	3. Участники должны обмениваться соответствующей информацией о действующих схемах уполномоченных операторов в пределах Комитета.

ПКК, Общее приложение, Глава 3,

Переходный стандарт 3.32

Для уполномоченных лиц, отвечающих критериям, определенным таможенными органами, включая имеющих надлежащую историю соблюдения требования таможенных органов, а также эффективную систему управления собственными записями коммерческого характера, таможенные органы должны предоставить условия для:

65

выпуска товаров по предоставлению минимальной информации, необходимой для идентификации товаров, а также разрешить последующее заполнение окончательной грузовой декларации. очистки товаров в помещениях декларанта или другом месте, одобренном таможенными органами; и, в дополнение, в допустимом объеме, других процедур, таких как:

использование единой грузовой декларации для всего импорта и экспорта, осуществленного за определенный период, в случае частого импорта и экспорта товаров одним и тем же лицом;

использование записей уполномоченного лица коммерческого характера, позволяющих самостоятельно оценить уровень ответственности по оплате пошлин и налогов и, где уместно, обеспечить соответствие требованиям таможенных органов;

разрешение на подачу грузовой декларации посредством внесения в записи уполномоченного лица с последующим приложением вспомогательной грузовой декларации

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1,

Рекомендованная практика 5.

Таможенные органы должны назначать лиц в качестве уполномоченных грузоотправителей и уполномоченных грузополучателей в том случае, если требования, предъявленные таможенными органами, были удовлетворены.

Конвенция МДП, Приложение 9,

Часть II пункт 1

Минимальные условия и требования, которым должно отвечать лицо, желающее получить доступ к процедуре МДП:

1. Успешный опыт работы или, как минимум, способность принимать участие в регулярных международных перевозках (...).
2. Устойчивое финансовое положение.
3. Подтвержденный опыт в области применения Конвенции МДП.
4. Отсутствие серьезных или повторных нарушений таможенного или налогового законодательства.
5. Обязательство в письменной декларации о том, что ассоциация гарантирует, что лицо:
6. будет соблюдать все таможенные формальности, требуемые согласно Конвенции, в таможенных органах страны выезда, следования и назначения.
7. оплатит причитающиеся суммы (...) при наличии соответствующего требования со стороны компетентных органов;
8. позволит ассоциациям осуществить проверку информации по соответствию вышеупомянутым минимальным условиям и требованиям, если такая проверка разрешена национальным законодательством.

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Рамочные стандарты безопасности ВТамО: [http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and- tools/tools/safe\_package-for-new-](http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package-for-new-) site.aspx

66

**Опыт стран-членов: уполномоченные грузоотправители/ уполномоченные грузополучатели в Европейском союзе**

Упрощенные процедуры для уполномоченных грузоотправителей и грузополучателей в Европейском союзе

**Упрощенная процедура для уполномоченного грузоотправителя**

Лица, желающие осуществлять транзитные операции без предъявления товаров, подлежащих указанию в транзитной декларации в таможенном органе страны выезда или в любом другом разрешенном месте, могут получить статус уполномоченного грузоотправителя.

Статус уполномоченного грузоотправителя может быть предоставлен исключительно лицам, уполномоченным на использование всеобъемлющей гарантии, или лицам, которым было предоставлено право на отступление от гарантии, отвечающим следующим требованиям:

1. заявитель учрежден на таможенной территории страны/ Европейского союза,
2. заявитель заявляет, что он регулярно будет применять соглашения о транзите;
3. заявитель отвечает критериям, предъявляемым к Уполномоченному экономическому оператору, изложенным в Статье 39(a), (b) и (d) Таможенного кодекса ЕС:
* отсутствие серьезных или повторных нарушений таможенного

законодательства и принципов налогообложения, включая отсутствие записей о серьезных уголовных преступлениях, имеющих отношение к хозяйственной деятельности заявителя;

* демонстрация заявителем высокого уровня контроля за своими операциями и потоком товаров посредством системы управления записями коммерческого и, где уместно, транспортного характера, что позволяет осуществлять соответствующие меры таможенного контроля;
* что касается разрешения, упоминаемого в пункте (а) Статьи 38(2)

Таможенного кодекса ЕС, соблюдение практических стандартов

профессиональной компетенции или квалификации.

**Упрощенная процедура для уполномоченного грузополучателя**

Лица, желающие получать товары, перемещаемые в соответствии с транзитной процедурой ЕС, в разрешенном месте, могут получить статус уполномоченного грузополучателя в конце транзитной процедуры.

Статус уполномоченного грузополучателя будет предоставлен заявителям, выражающим желание регулярно получать товары, помещенные под транзитную процедуру ЕС, отвечающие следующим критериям:

1. заявитель учрежден на таможенной территории страны/ Европейского союза,
2. заявитель заявляет, что он регулярно будет применять соглашения о транзите;
3. заявитель отвечает критериям, предъявляемым к Уполномоченному экономическому оператору, изложенным в Статье 39(a), (b) и (d) Таможенного кодекса ЕС:
* отсутствие серьезных или повторных нарушений таможенного законодательства и принципов налогообложения, включая отсутствие записей о серьезных уголовных преступлениях, имеющих отношение к хозяйственной деятельности заявителя;
* демонстрация заявителем высокого уровня контроля за своими операциями и потоком товаров посредством системы управления записями

67

коммерческого и, где уместно, транспортного характера, что позволяет осуществлять соответствующие меры таможенного контроля;

• что касается разрешения, упоминаемого в пункте (а) Статьи 38(2) Таможенного кодекса ЕС, соблюдение практических стандартов профессиональной компетенции или квалификации.

Оба разрешения могут быть предоставлены исключительно в том случае, если таможенные органы полагают, что они смогут осуществлять транзит в соответствии с транзитной процедурой ЕС, а также осуществлять контроль без излишних затрат административного ресурса, исходя из требований заинтересованного лица.

Источник: текст предоставлен ЕС

68

1. **Таможенные печати и иные меры безопасности**

Таможенная администрация должна принять все необходимые меры для обеспечения целостности груза во время транзита. Зачастую транзитная гарантия выполняет функцию гарантии от убытков, причиненных несвоевременной уплатой таможенных пошлин и задолженности. Придерживаясь определенных спецификаций с целью обеспечения целостности товаров, таможенные органы опечатывают транспортные средства с использованием таможенных печатей. В некоторых случаях транзит осуществляется с использованием таможенной печати, но транспортное средство может быть не предназначено для этого и, соответственно, не может быть должным образом опечатано. В таких случаях для обеспечения таможенной безопасности применяются меры, предусмотренные стандартом 12 ПКК. Эти меры включают в себя:

* полную инспекцию товаров и регистрацию результатов в транзитной документации;
* опечатывание таможенными печатями отдельных упаковок;
* точное описание товаров со ссылкой на образцы, планы, чертежи, фотографии или аналогичные средства и приложение описание к транзитным документам;
* строгое указание маршрута или временных рамок; или
* таможенное сопровождение или конвой (для автодорожного транспорта).

В том случае, если строгие меры безопасности применяются на постоянной основе без дифференциации мер для грузов с высокой или низкой степенью риска, они создают дополнительную административную и финансовую нагрузку на таможню и операторов. Более того, при применении строгих мер по обеспечению безопасности, таких как таможенный конвой или таможенное сопровождение возрастает риск коррупции. То же относится и к использованию дорожных контрольно-пропускных пунктов - будучи удалены от центра, они могут использоваться ненадлежащим образом и оказывать нежелательное воздействие на бесперебойное движение транзитных товаров.

ПКК содержит стандарты и рекомендованные практики, связанные с применением таможенных печатей и иных мер безопасности.

1. Общие принципы применения таможенных печатей и иных мер по обеспечению безопасности;
2. Особые положения о применении таможенных печатей;
3. Электронные таможенные печати (не оговорены ПКК);
4. Меры безопасности относительно загружаемых устройств (не оговорены ПКК);
5. Временные лимиты и маршрут транзита;
6. Положения о таможенном конвое и сопровождении;
7. Положения о дорожных КПП.
8. **Общие принципы использования таможенных печатей и иных мер безопасности**

Согласно ПКК, транзитные гарантии и строгие меры безопасности, такие, как таможенный конвой или сопровождение, являются взаимоисключающими практиками. В случае предоставления гарантии таможенный конвой или сопровождение не применяются. Конвой или сопровождение могут осуществляться в исключительных случаях или по требованию оператора. Вопрос сборов уже затрагивался ранее, однако следует отметить,

69

что таможенный конвой или сопровождение должны предоставляться на бесплатной основе в том случае, если он осуществляется в дополнение к таможенной гарантии. Сотрудники таможенных органов должны иметь доступ к хранилищу таможенных печатей в целях контроля и проверки печатей других Таможенных администраций.

Рекомендации по применению строгих мер безопасности:

1. После того, как таможенный орган страны выезда опечатывает транзитный товар таможенными печатями или применяет к нему другие меры безопасности, другие организации на пути его следования не применяют дополнительных ограничений в отношении товаров.
2. Таможенный орган страны выезда принимает все необходимые меры для того, чтобы предоставить таможенному органу в месте назначения и таможенным органам на пути следования возможность осуществлять контроль и проверку целостности груза и таможенных печатей, а также выявлять несанкционированное вмешательство.
3. Печати, поставленные грузоотправителями, перевозчиками и транспортными компаниями признаются таможенными печатями в том случае, если данные печати были одобрены Таможенными администрациями.
4. В целом, таможенный орган страны выезда использует таможенные печати для обеспечения целостности транзитных товаров. Прочие меры безопасности применяются лишь в том случае, если таможенных печатей недостаточно для обеспечения целостности транзитных товаров.
5. Таможенный орган страны выезда не должен применять дополнительные меры безопасности для обеспечения целостности транзитных товаров, кроме требующихся для данного уровня риска.
6. В случае предоставления гарантии на транзитные товары таможенный орган страны выезда не применяет мер безопасности, за исключением таможенных печатей, для обеспечения соответствующей выручки.
7. Таможенные администрации поощряются к обмену оттисками печатей.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТО, Статья 11

7. После того, как товары проходят транзитную процедуру, и разрешается их ввоз на территории Участника, они не облагаются таможенными сборами, и в отношении них не применяются дополнительные задержки и ограничения до окончания транзита в пункте назначения на территории Участника.

ПКК, Специальное приложение Е, Глава 1,

Стандарт 8.

Выпускающая таможенная организация принимает все необходимые меры для того, чтобы предоставить организации в месте назначения и организациям на пути следования возможность идентифицировать груз и обнаружить несанкционированное вмешательство.

Рекомендованная практика 9.

70

В соответствии с положениями других международных конвенций, таможня обычно не требует предварительного утверждения транспорта для товаров, опечатываемых таможенной печатью.

Стандарт 12.

В том случае, если товар должен перевозиться опечатанным таможенной печатью, а транспортное средство не может быть опечатано, идентификация товара (и определение несанкционированного доступа к нему) должны осуществляться при помощи следующих методов:

* полную инспекцию товаров и регистрацию результатов в транзитной документации;
* опечатывание таможенными печатями отдельных упаковок;
* точное описание товаров со ссылкой на образцы, планы, чертежи, фотографии или аналогичные средства и приложение описание к транзитным документам;
* строгое указание маршрута или временных рамок; или
* Таможенный эскорт.

Конвенция МДП, статья 22

1. **Таможенные пломбы**

В соответствии со Специальным приложением Е, Глава 1, Стандарт 8, «Выпускающая таможенная организация принимает все необходимые меры для того, чтобы предоставить организации в месте назначения и организациям на пути следования возможность идентифицировать груз и обнаружить несанкционированное вмешательство». Для этой цели Таможенные администрации достаточно часто используют таможенные пломбы. Пломбы являются важным защитным механизмом для таможенных администраций, и для выполнения своих функций они должны соответствовать минимальным требованиям к таможенным пломбы, приведенным в Специальном приложении Е, главе 1 ПКК. В некоторых регионах приемка иностранных печатей остается сложной задачей, что может приводить к дополнительным расходам для оператора. ПКК также подразумевает обоюдную приемку и признание иностранных печатей, и настоятельно рекомендует их использование в целях упрощения транзитных перевозок. Таким образом, в Рекомендованной практике 17 Специального приложения Е, Глава 1, говорится следующее: «Таможенные пломбы и идентификационные знаки, поставленные иностранной таможней, принимаются для целей таможенного транзита, еслиони не считаются недействительными;они не являются небезопасными; илитаможня не принимает решение провести инспекцию товаров. После того, как иностранные таможенные пломбы и крепления принимаются на таможенной территории, они получают ту же юридическую защиту на территории, как и национальные пломбы и крепления.»

Рекомендации по работе с таможенными пломбами:

1. Таможенные пломбы и крепления, используемые в таможенном транзите, должны соответствовать минимальным требованиям, приведенным в приложении к главе 1, Специальное приложение Е к ПКК, и прочим международным требованиям и соглашениям.
2. «Таможенные пломбы и идентификационные знаки, поставленные иностранной таможней, принимаются для целей таможенного транзита, если
* они не считаются недействительными;
* они не являются небезопасными;
* не имелось попыток взлома; или
* Таможня не принимает решение провести инспекцию товаров.

71

102. Информация о таможенных печатях и идентификационных знаках должна быть заранее предоставлена всем таможенным организациям по пути следования товара, а также организации в пункте назначения.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ПКК, Стандарт 16.

Таможенные печати и крепления, используемые в таможенном транзите, должны соответствовать минимальным требованиям, приведенным в приложении к настоящей главе.

Рекомендованная практика 17.

Таможенные печати и идентификационные знаки, поставленные иностранной таможней, принимаются для целей таможенного транзита, если

* они не считаются недействительными;
* они не являются небезопасными; или
* таможня не принимает решение провести инспекцию товаров.

После того, как иностранные таможенные печати и крепления принимаются на таможенной территории, они получают ту же юридическую защиту на территории, как и национальные печати и крепления.

Конвенция МДП Конвенция о контейнерах

1. **Электронные таможенные пломбы**

Электронная система отслеживания таможенных печатей/грузов представляет собой недавно разработанную технологию, в соответствии с которой традиционные таможенные печати оснащаются специальным механизмом для отслеживания в режиме реального времени транспортных средств, на которые проставляются таможенные печати. Электронные таможенные печати обеспечивают полный электронный мониторинг товаров и транспортных средств от выпускающей таможенной организации до таможенной организации в пункте назначения на протяжении всего таможенного маршрута. Электронные таможенные печати основываются на технологиях

радиочастотной идентификации (RFID) или системы глобального позиционирования (GPS). Принцип состоит в установлении следящего устройства или электронной печати на транспортное средство или товар. Такое устройство или печать передает таможне сигнал о текущем местоположении товара в режиме реального времени. Сообщения отправляются напрямую в систему электронного слежения или в форме SMS/текстового сообщения или электронного письма. Транзитное транспортное средство должно двигаться по предписанному маршруту, и любое отклонение от него незамедлительно регистрируется в системе. Таможенные администрации используют системы электронного транзита или слежения по своему усмотрению, а также в том случае, если применение стандартных печатей является неэффективным. Однако, системы электронного транзита или слежения имеют положительное влияние на уровень соблюдения законодательных и процедурных требований, качество контроля и управления рисками, повышение прозрачности и предсказуемости транзитных процедур и создают удобные условия для взаимодействия между предприятиями и таможней и трансграничного взаимодействия.

72

Инструкции по использованию электронных таможенных пломб:

1. Таможенные администрации не должны обязывать транзитных операторов проставлять электронные печати, за исключением случаев, когда обычных печатей недостаточно для обеспечения целостности транзитных товаров.
2. В том случае, если Таможенная администрация обязует транзитных операторов использовать электронные таможенные печати, Таможня не должна взимать административные/ операционные сборы за использование печатей, отличные от стоимости самой печати. Если электронная печать запрашивается транзитным оператором, Таможенные администрации могут взимать сборы с такого оператора.
3. Таможенным администрациям рекомендуется разрабатывать региональные электронные таможенные печати для использования в транзитных операциях в регионе, так как замена электронной печати на другую печать на границе может приводить к задержкам.
4. **Меры безопасности относительно загружаемых устройств**

Меры по обеспечению безопасности и улучшению транспортных потоков фокусируются не только на процедурах, инфраструктуре и управлении рисками, но и также на контроле безопасности загружаемых устройств, таких как контейнеры, сменные кузова и полуприцепы. Товары, перевозимые навалом, контролировать сложнее, так как они позволяют проще скрывать и незаконно провозить товар. Поэтому, в настоящих инструкциях акцент делается на загружаемые устройства, которые могут быть опечатаны. Проставление печати обеспечивает целостность товара. Контейнер можно закрыть и защитить от незаметного несанкционированного доступа или попыток взлома. В Приложении 4 Таможенной конвенции о контейнерах ООН / ИМО (1972) указываются стандарты относительно пломбирования контейнеров. В Приложениях 2-7 Конвенции МДП указываются стандарты и методики для утверждения пломбировки контейнеров. Инструкции относительно мер безопасности загружаемых устройств основаны на данных Конвенциях.

Рекомендации относительно мер безопасности:

1. Правительства поддерживаются в том, чтобы продвигать использование контейнеров и прочего транспортного оборудования, которое может быть защищено таможенными печатями (в отличие от товаров, перевозимых навалом).
2. Транспортировочное оборудование должно быть сконструировано и оборудовано таким образом, чтобы:
* в запечатанную часть транспортировочного оборудования невозможно было

поместить или достать товары без видимых следов таких действий или без нарушения таможенной печати;

* на них можно было просто и эффективно ставить таможенные печати;
* они не содержали секретных отделений, в которых можно спрятать товар; - все отделения, в которых может быть расположен товар, были доступны для

73

таможенной инспекции.

108. Правительства должны обращаться к Приложению 4 Таможенной конвенции о контейнерах ООН / ИМО (1972) и Приложениям 2-7 Конвенции МДП для получения подробной информации относительно специальных технических условий по защите целостности загружаемых устройств.

**Применимые международные соглашения и стандарты:** Таможенная конвенция о контейнерах ООН / ИМО (1972), Приложение 4

Конвенция МДП, Приложения 2-7

**(5) Сроки доставки и маршруты**

Перевозимые товары должны доставляться до таможенного пункта назначения

маршрутом, который является экономически обоснованным. Указание временного лимита и маршрута транзита является средством, при помощи которого таможенная администрация может обеспечить целостность транзитного груза и предотвратить возможности мошенничества по ходу транзитного маршрута. Однако при установлении временного лимита и маршрута транзита таможня должна, в первую очередь, обратить внимание на их пропорциональность.

Рекомендации по установлению временного лимита и маршрута транзита:

1. Предписываемый временной лимит может использоваться, как дополнительное средство защиты, совместно с таможенной печатью.
2. В том случае, если таможенная администрация устанавливает временной лимит транзита, он должен быть достаточным для целей транзитной операции.
3. После установления временного лимита выпускающей организацией, он не может быть изменен другими организациями по пути следования, кроме исключительных случаев.
4. При установке временного лимита, таможенные администрации должны учитывать правила, актуальные относительно операций по транзиту, такие как рабочие часы и обязательный период отдыха для водителей автодорожного транспорта.
5. Если транзитные товары поступили в таможенный пункт назначения или таможенные управление, где были задекларированы товары, после истечения временного лимита, и задержка произошла по причине обстоятельств, не связанных с транзитным оператором, считается, что оператором было обеспечено соответствие предписанному временному лимиту.
6. Таможенная администрация может установить определенный маршрут только в тех случаях, когда установление временного лимита и другие меры являются недостаточными для обеспечения успешного проведения транзита.

115. Таможенные администрации должны позволять транзитным операторам изменять

74

установленный маршрут, если у операторов имеется для этого обоснованная причина. Соответствующие таможенные органы, принимающие участие в транзите, должны быть уведомлены о таких изменениях в максимально короткие сроки.

Применимые международные соглашения и стандарты:

ПКК, Специальное приложение Е, глава 1, стандарт 13.

В том случае, если таможня устанавливает временной лимит транзита, он должен быть достаточным для целей транзитной операции.

Стандарт 15.

Лишь в том случае, если такие меры являются необходимыми, таможня:

1. требует от оператора перевозить груз по определенному маршруту; или
2. требует от оператора перевозить груз под таможенным эскортом.

Конвенция МДП, статья 20

1. **Таможенное сопровождение**

В соответствии с исследованием транзитных перевозок, проведенным Секретариатом ВТамО в августе-сентябре 2016 г., таможенное сопровождение чаще всего применяется в транзитных операциях в развивающихся странах, в то время как развитые страны полагаются на эффективность гарантийной системы и результаты анализа рисков и не принимают дополнительных мер в виде таможенного сопровождения.

ПКК подчеркивает взаимоисключающий характер таможенного сопровождения и таможенных гарантий и устанавливает рамки применения такого сопровождения. При обычных обстоятельствах применяется комбинация других мер безопасности, таких, как таможенная гарантия, предписанный маршрут следования, установленное время транзита и опечатывание товара. Таможенное сопровождение должно являться исключительной мерой, учитывая высокий риск коррупции при его использовании.

Рекомендации по применению таможенного сопровождения:

1. Таможенная администрация может использовать таможенное сопровождение только в том случае, если:

утеря таможенных товаров по пути следования создаст угрозу безопасности на таможенной территории;

* прочие меры безопасности не применимы в связи с типом транзитных товаров или транспортного средства;
* транзитный оператор запрашивает таможенное сопровождение.
1. Если таможенная администрация использует таможенное сопровождение в связи с наличием высокого уровня риска, она не должна взимать никаких сборов за него. Только в том случае, если таможенное сопровождение запрашивается непосредственно самим оператором, он рассматривается как дополнительная услуга и подлежит оплате.
2. Информация о стоимости таможенного сопровождения должна быть отражена в

75

национальном таможенном законодательстве и доступна широкой общественности.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО,

Статья 11

1. Каждый Участник имеет право потребовать таможенное сопровождение для транзитных транспортных средств только в обстоятельствах, связанных с высоким уровнем риска, или в том случае, если соответствие таможенному законодательству не может быть обеспечено за счет использования гарантий.

ПКК, Специальное приложение Е, глава 1, стандарт 13.

В том случае, если таможня устанавливает временной лимит транзита, он должен быть достаточным для целей транзитной операции.

Стандарт 15.

Лишь в том случае, если такие меры являются необходимыми, таможня:

1. требует от оператора перевозить груз по определенному маршруту; или
2. требует от оператора перевозить груз под таможенным эскортом.

Конвенция МДП, статья 23

Таможенные органы не могут требовать от перевозчика оплаты сопровождения транспортных средств, групп средств или контейнеров на территории их страны, кроме особых случаев.

1. **Дорожные КПП**

Несмотря на доступность предписанных мер, рекомендованных ПКК, некоторые таможенные администрации и прочие контролирующие органы в развивающихся странах (такие как полиция и фитосанитарные органы) устанавливают дорожные КПП. Транзитные операторы теряют время, проходя необязательный повторный контроль. Более того, такая практика может оказать отрицательное влияние на транзитные операции, создавая основания для развития коррупции. Вместо этого необходимо применять другие меры безопасности, описанные выше, и обращать внимание на развитие эффективных механизмов использования гарантий и управления рисков.

Рекомендации по использованию дорожных КПП:

119. Правительства поддерживаются в том, чтобы проводить необходимый контроль относительно транзитных товаров в таможенных отделениях страны отправления или пограничных пунктах, и не должны создавать дорожных КПП.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 11

7. После того, как товары проходят транзитную процедуру, и разрешается их ввоз на территории Участника, они не облагаются таможенными сборами, и в отношении них не применяются дополнительные задержки и ограничения до окончания транзита в пункте назначения на территории Участника.

76

1. **Скоординированное управление границами**

Транзитные операции по своей природе требуют соблюдения множества нормативных требований, вводимых государственными органами, отличными от таможни. Различные органы пограничного контроля, такие как таможенная служба, фитосанитарные агентства, агентства по контролю радиации, транспортные органы, органы, отвечающие за пищевую безопасность, и железнодорожные власти (в случае железнодорожного транзита) преследуют свои собственные процессуальные интересы, а невозможность скоординировать такие действия может привести к увеличению времени задержек, а также повысить стоимость транзита.

Координированное управление границами (в некоторых источниках также именуется «интегрированное управление границами»), совместно с согласованным контролем рисков, может существенно снизить время, потраченное на границе, за счет применения согласованных процедур контроля. Координированное управление границами (КУП) - более эффективно, когда обеспечивает координацию не только на одной стороне границы (то есть, координация органов одной страны/таможенной территории) однако обеспечивает проведение совместного контроля и проверок посредством регулятивных органов соседних государств. Другими словами КУП может быть национальным и предусматривать координацию процедур пограничного контроля в одной стране или таможенной территории; или же КУП может быть двусторонним и быть организованным странами/таможенными территориями, имеющими общие сухопутные границы.

Статья 8 СУПТ регулирует Скоординированное пограничное управление (т.е. КУП) и требует, чтобы все национальные пограничные организации/органы и соответствующие организации соседних стран действовали совместно и осуществляли скоординированный пограничный контроль, например, путем координации рабочих дней и часов, процедур и формальности, разработки и создания совместных объектов, совместного контроля и создания единых пограничных постов. Общее приложение к ПКК устанавливает принцип того, что таможенная инспекция товаров должна осуществляться в координации в инспекциями, проводимыми иными компетентными органами. Стандарты SAFE предполагают тот же подход, что и СУПТ и ПКК.

ВТАмО разработала новое Краткое руководство по скоординированному пограничному управлению (КУП), призванному помочь членам ВТамО в разработке и внедрении КУП в их странах путем внедрения лучших практик, выявленных в различных областях КУП. В компендиуме предлагается всеобъемлющее и подробное руководство относительно эффективной координации деятельности на границах, скачать компендиум можно по ссылке:[http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe package-](http://www.wcoomd.orq/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe%20package-)

for-new-site.aspx .

Рукомендации по КУП для транзитных операций приведены ниже:

1. Общие принципы КУП;
2. иснституциональные координирующие действия;
3. координация рабочих дней и часов;
4. совместные меры контроля;
5. ЕПТК (единый пункт таможенного контроля).

77

1. **Общие принципы**

Общим принципом КУП является взаимодействие при выполнении обычных обязательств. Рукомендации по выполнению общих принципов КУП:

1. Правительства должны стимулировать взаимодействие между своими таможенными администрациями и иными компетентными государственными органами, а также прочими правительственными институтами, несущими ответственность за пограничный контроль и процедуры, связанные с транзитом товаров.
2. Правительства также должны сотрудничать с правительствами соседних

государств для координации процедур прохождения границы и упрощения транзитных операций.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 8

1. Каждый Участник должен обеспечить сотрудничество своих органов, ответственных за таможенный контроль и процедуры, связанные с импортом, экспортом и транзитом товаров, а также координацию их деятельности для способствования торговле.
2. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, должен сотрудничать на обоюдно согласованных условиях с другими Участниками, с которыми он имеет общую границу, для координации процедур при прохождении границы и облегчения трансграничной торговли. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя:
3. координацию рабочих дней и часов;
4. координацию процедур и формальностей;
5. разработку и использование совместных объектов;
6. совместные меры контроля;
7. создание единых пунктов таможенного контроля.

СУПТ ВТамО, Статья 11

1. Участники прилагают усилия для сотрудничества и координации друг с другом для повышения свободы транзита. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя, в том числе, договоренности о:
2. сборах;
3. формальностях и законодательных требованиях; а также
4. практическом применении транзитных режимов.

Венская программа действий

Пункт 26: Развивающиеся страны без выхода к морю (РСБВМ) и транзитные страны

(с) Повысить уровень координации и сотрудничества национальных агентств, ответственных за пограничный и таможенный контроль, а также соответствующие процедуры между ними, и относительно агентств в транзитных странах.

Конвенция о гармонизации Статья 4

Договаривающиеся стороны, в той степени, в которой это возможно, обязуются гармонизированным образом организовать взаимопроникновение таможенных услуг и других контрольных мероприятий.

1. **Организационные условия**

В соответствии с СУПТ Правительства обязаны координировать действия контролирующих пограничных органов через Национальные комитеты по содействию торговле, в которых важную роль должны играть таможенные администрации.

78

Рукомендации по иституциональным координирующим действиям:

1. Правительства должны координировать деятельность различных организаций пограничного контроля в отношении транзитных операций, в частности, через Национальные комитеты по содействию торговле.
2. Таможенные администрации должны играть важную роль в Национальных комитетах по содействию торговле для создания эффективных транзитных режимов.
3. Правительства должны назначать национальных транзитных координаторов для рассмотрения всех запросов и предложений других Правительств относительно успешного функционирования транзитных операций. Правительство может назначить на должность национального транзитного координатора таможенную администрацию.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 11

1. Каждый Участник принимает меры по назначению национального транзитного координатора, которому направляются все запросы и предложения других Участников, касающиеся успешного функционирования транзитных операций.

СУПТ ВТамО, Статья 23

2. Национальный комитет по содействию торговле

Каждый Участник должен создать и/или поддерживать деятельность национального комитета по содействию торговле или установить механизм для содействия внутренней координации и реализации положений настоящего Соглашения.

Венская программа действий Пункт 51:

рСбВМ (а) Увеличить или усилить (по применимости) национальные комитеты по упрощению процедур торговли, с привлечением всех соответствующих заинтересованных лиц, включая частный сектор.

1. **Рабочие дни и часы**

Координация рабочего времени является важным условием для эффективного трансграничного взаимодействия. Разница в рабочих часах контрольных таможенных органах в соседних странах не должна препятствовать транзитному потоку товаров.

Руководство по координации рабочих дней и часов

1. Правительства должны координировать рабочие дни и часы компетентных органов, ответственных за пограничный контроль и процедуры, связанные с транзитом.
2. Правительства должны взаимодействовать с Правительствами соседних стран для установления общих рабочих часов и дней.

79

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 8

2. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, должен сотрудничать на обоюдно согласованных условиях с другими Участниками, с которыми он имеет общую границу, для координации процедур при прохождении границы и облегчения трансграничной торговли. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя:

1. координацию рабочих дней и часов;
2. координацию процедур и формальностей;
3. разработку и использование совместных объектов;
4. совместные меры контроля;
5. создание единых пунктов таможенного контроля.

ПКК, Общее приложение, глава 3, стандарт 3.3.

В том случае, если таможенные организации расположены на одном пограничном переходе, таможенные администрации должны скоординировать рабочие часы и области компетенции таких организаций.

конвенция МДП, статья 45

Каждая Договаривающаяся сторона должна опубликовать список выпускающих таможенных организаций, таможенных организаций на пути следования и в пункте назначения, утвержденных ей для проведения операций МДП. Договаривающиеся стороны, расположенные на соседних территориях, должны консультироваться друг с другом относительно своих пограничных организаций и их рабочих часов.

Конвенция о гармонизации, статья 7

1. **Совместный контроль на границе**

Совместные меры контроля представляют собой оперативную часть СУГ, которая может существенно упростить транзитную торговлю. Обе стороны должны признавать результаты анализа управления рисками. Совместные меры контроля, основанные на совместной или взаимно признаваемой системе управления рисками, позволяют снизить время и расходы на транзитные операции, а также повысить эффективность таможенных операций и собрать более качественные статистические данные.

Рукомендации по совместным мерам контроля:

1. В том случае, если транзитные товары должны быть проинспектированы несколькими пограничными организациями, меры контроля должны применяться в одно время и в одном месте.
2. Правительствам рекомендуется предоставить таможенным администрациям официальные права для проведения инспекций транзитных товаров от имени других пограничных контрольных органов в случаях, когда не требуется проведения специальной экспертизы.
3. Правительства поддерживаются в том, чтобы планировать совместные меры контроля с учетом распределения ресурсов и обмена разведывательными данными между Таможенными администрациями и другими правительственными организациями.
4. Правительства должны взаимодействовать с Правительствами соседних стран для осуществления совместного контроля над транзитными товарами. Правительства

80

поддерживаются в том, чтобы признавать результаты контрольных мероприятий и мер по управлению рисками, принятых другими Правительствами, во избежание ненужного дублирования инспекций транзитных товаров.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 8

2. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, должен сотрудничать на обоюдно согласованных условиях с другими Участниками, с которыми он имеет общую границу, для координации процедур при прохождении границы и облегчения трансграничной торговли. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя:

1. координацию рабочих дней и часов;
2. координацию процедур и формальностей;
3. разработку и использование совместных объектов;
4. совместные меры контроля;
5. создание единых пунктов таможенного контроля.

ПКК, Общее приложение, глава 3, стандарт транзита 3.4

На пересечении общих границ, заинтересованные Таможенные администрации, при наличии такой возможности, должны использовать совместные меры контроля.

Конвенция о гармонизации, статья 7.

1. **Единый пункт таможенного контроля**

Единый пункт таможенного контроля (ЕПТК) представляет собой комплексный инструмент упрощения и интеграции для координации пограничного контроля, как внутри одной страны, так и между соседними странами. Он включает в себя комплексную основу программной и аппаратной инфраструктуры, политику и подходы к

внутригосударственному и трансграничному контроля в соответствии с правовыми и процессуальными требованиями. Сфера ЕПТК существенно шире, чем совместный таможенный контроль, именно поэтому он обсуждается в отдельном разделе настоящего Руководства.

Создание ЕПТК является политическим решение, которое, зачастую, принимается в рамках текущего процесса КУП. Подробный сборник материалов ЕПТК был недавно разработан группой экспертов из более чем 20 международных и региональных организаций.

Основные характеристики ЕПТК представляют собой следующее:

1. всеобъемлющие судебно-правовые рамки в форме региональных или двусторонних соглашений;
2. политическая поддержка;
3. гармонизированные процедуры общего пограничного контроля;
4. общая физическая инфраструктура и совместное управление объектами;
5. общие или межоперационные ИТ системы для обмена данными;
6. совместные или межоперационные системы управления рисками;
7. совместные меры контроля, применяемые Таможнями и прочими органами пограничного контроля.

Руководство по ЕПТК:

81

131. Правительства должны предпринимать меры для создания ЕПТК для проведения эффективных операций по транзиты, с использованием существующих материалов, таких как Сборник материалов ЕПТК.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 8

2. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, должен сотрудничать на обоюдно согласованных условиях с другими Участниками, с которыми он имеет общую границу, для координации процедур при прохождении границы и облегчения трансграничной торговли. Такое взаимодействие и координация могут включать в себя:

1. координацию рабочих дней и часов;
2. координацию процедур и формальностей;
3. разработку и использование совместных объектов;
4. совместные меры контроля;
5. создание единых пунктов таможенного контроля.

ПКК, Общее приложение, глава 3, стандарт транзита 3.5

В том случае, если таможня имеет намерение открыть новую таможенную организацию или изменить режим работы уже существующей организации на общем пограничном переходе, она должна, по возможности, осуществить это совместно с таможенными органами соседней страны для создания объединенной таможенной организации и содействия проведению совместного контроля.

Венская программа действий Пункт 51:

РСБВМ и транзитные страны (с) Эффективно реализовывать системы интегрированного управления границами, по применимости, совместно с соседними сухопутными иди транзитными развивающимися странами, для того, чтобы обеспечить возможность совместной обработки правовых и регулятивных требований, с целью сокращения времени таможенной очистки на границах, в полной мере используя инструменты для упрощения процедур торговли, разработанные международными организациями для развития национальных компетенций.

82

1. **Физическая инфраструктура и оборудование**

Пограничная инфраструктура является важнейшим элементом для снижения нагрузки на границу. Неадекватная инфраструктура часто является основным препятствием для создания эффективной транзитной транспортной системы. Даже если таможенные процедуры просты и эффективны, для беспрепятственного движения транзитных товаров требуется качественная инфраструктура. Качественная инфраструктура состоит из множества элементов, включая дороги с надлежащим покрытием, электросети, водопроводы, безопасность и так далее. Для железнодорожного транзита, инфраструктурные проблемы включают в себя изменения ширины колеи на некоторых границах, что ведет к увеличению временных затрат. Что касается упрощения транзита автодорожным транспортом, в особенности на пограничных переходах с большой загрузкой, инфраструктура должна включать в себя отдельные коридоры для различных типов грузов и профилей рисков, отдельные парковочные места для опасных товаров, специальную инфраструктуру для скоропортящихся товаров, а также специальные процедуры для нестандартных грузов. Такая инфраструктура соответствует требованиям СУПТ: Участники ВТамО должны, «по возможности, предоставлять физически выделенную инфраструктуру (коридоры, места стоянки и так далее) для транзитного транспорта».

Частые перепады напряжения и слабое Интернет-соединение могут существенно помешать пограничному обслуживанию. Правительства могут рассмотреть возможность использования альтернативных источников энергии для обеспечения беспрепятственного прохождения товаров через границу. Прочие коммунальные сети, такие как водопровод и коммуникации, также важны для нормальной работы пограничных организаций. Правительства должны обратить особое внимание на проблемы работы удаленных пограничных КПП в засушливых районах. В тех местах, где предоставляются базовые коммунальные услуги, также должно быть установлено оборудование для экономии воды и энергии.

Рукомендации по созданию эффективной транзитной инфраструктуры:

1. Правительства должны разработать и сформировать отдельную инфраструктуру для различных типов перевозки, а также гарантировать, что транзитным товарам обеспечена беспрепятственная перевозка.
2. Правительства поддерживаются в том, чтобы создавать отдельную инфраструктуру для перевозки пассажиров и транзитных товаров.
3. Правительства должны создать отдельную инфраструктуру для разных типов рисков и обеспечить наличие красного и зеленого коридора.
4. Правительства должны приложить усилия для использования альтернативных источников энергии, таких, как солнечная энергия и энергия ветра, а также резервных источников энергии, для обеспечения беспрепятственного прохождения транзитных товаров через границу. В особо чувствительных и удаленных регионах должно быть установлено оборудование для экономии воды и энергии.

Применимые международные соглашения и стандарты:

83

СУПТ ВТамО, Статья 11

5. Участникам рекомендуется, по возможности, предоставлять физически выделенную инфраструктуру (коридоры, места стоянки и так далее) для транзитного транспорта.

Венская программа действий

Пункт 32РСБВМ и транзитные развивающиеся страны:

1. Разработать и реализовать комплексные национальные политики для развития и поддержания инфраструктуры, охватывающие все режимы транспортировки, а также гарантировать, что они надлежащим образом скоординированы с транзитными странами

в зонах, где транзитные инфраструктуры пересекаются;

1. Сотрудничать для продвижения надежной и устойчивой транзитной системы посредством, помимо прочего, регулярного обновления и обслуживания, развития коридоров вдоль транзитных трасс, посредством развития пограничных механизмов, включая единые пункты таможенного контроля, по применимости, а также посредством продвижения экономии за счет масштаба для транспортных систем через развитие интермодальных перевозок, сухие порты или наземные контейнерные терминалы, перегрузочные объекты и аналогичные логистические пункты.

84

1. **Прозрачность требований и борьба с коррупцией**

Важность прозрачности требований к транзитным таможенным процедурам подчеркивается ПКК, Декларацией Аруша и СУПТ. Преамбуле Декларации Аруша говорится, что «целостность является критическим вопросом для всех государств и всех таможенных администраций, а также что наличие коррупции может серьезно ограничивать способность таможни эффективно исполнять свою миссию». В статье 1 СУПТ приводятся принципы простого и не дискриминирующего доступа к информации, относящейся к процедурам, ставкам, пошлинам и сборам, правилам классификации, списку особых товаров, любым ограничениям и запретам и всем связанным с ними законами и соглашениями. Недостаток прозрачности может привести к увеличению коррупции, что, в свою очередь, может снизить рост и объем торговли, препятствовать надежным продавцам в ведении своей деятельности, мешать получению доходов, сокращать иностранные инвестиции, а также заставлять потребителей платить завышенные цены, что еще больше препятствует экономическому росту. Введение четких и прозрачных процедур и предоставление продавцам необходимой информации в простой доступно форме и в разумные сроки является, соответственно, важной задачей таможенной администрации. Борьба с коррупцией должна стать приоритетом на национальном уровне, а правительства должны разрабатывать соответствующие программы для таможенных администраций и прочих органов пограничного контроля. Тесное сотрудничество с частным сектором, введение эффективных средств коммуникации для уведомления о коррупции и злоупотреблении властью, упрощение и автоматизация процессов является важным шагом к установлению эффективных транзитных процедур. Таможенные администрации должны предпринимать усилия для реализации положений Декларации Аруша:

[http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal- instruments/declarations/revised](http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/declarations/revised) arusha declaration en.pdf?la=en

Ниже приведены руководства относительно следующего:

1. Прозрачность;
2. Борьба с коррупцией;
3. Взаимодействие с частным сектором
4. **Прозрачность**

Рукомендации по обеспечению прозрачности:

1. Правительства должны гарантировать, что вся актуальная информация относительно транзитных операций является открытой, бесплатной и легкодоступной для всех транзитных операций в соответствии с Декларацией о прозрачности и предсказуемости ВТамО и Декларацией Аруша ВТамО.
2. Информация о транзитных операциях, подлежащая раскрытию, должна включать в себя следующее:
3. транзитные процедуры (включая процедуры в портах, аэропортах и других пунктах въезда), требуемые формы и документы;
4. пошлины и сборы, взимаемые государственными органами или от их имени в связи с импортом, экспортом или транзитом;
5. контактную информацию о пунктах направления запросов;
6. ограничения или запреты на импорт, экспорт или транзит;

 e. список особых товаров;

85

1. данные о наказании за нарушение импортных, экспортных или транзитных формальностей;
2. процедуры апелляции или пересмотра;
3. общие правила, применимые к таможенному конвою или эскорту; а также
4. информацию о гарантиях, включая единичные или множественные гарантии по транзакциям, если применимо.

Применимые международные соглашения и стандарты:

Декларация Аруша

Полный текст.

[http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal- instruments/declarations/revised arusha declaration en.pdf?la=en](http://www.wcoomd.org/~/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/declarations/revised_arusha_declaration_en.pdf?la=en)

СУПТ ВТамО, Статья 1

1.1 Каждый Участник должен своевременно опубликовать приведенную ниже информацию таким образом, чтобы она находилась в свободном доступе, и чтобы правительства, продавцы и иные заинтересованные лица имели возможность с ней ознакомиться:

1. импортные, экспортные и транзитные процедуры (включая процедуры в портах, аэропортах и других пунктах въезда), требуемые формы и документы;
2. применимые ставки налогов и сборов любого характера, взимаемых в связи с импортом или экспортом;
3. пошлины и сборы, взимаемые государственными органами или от их имени в связи с импортом, экспортом или транзитом;
4. правила классификации или оценки товаров для таможенных целей;
5. законы, нормы и административные положения общего характера, касающиеся происхождения;
6. ограничения или запреты на импорт, экспорт или транзит;
7. данные о наказании за нарушение импортных, экспортных или транзитных формальностей;
8. процедуры апелляции или пересмотра;
9. соглашения или их части с любой страной или странами относительно импорта, экспорта или транзита; или
10. процедуры, связанные с администрированием тарифных квот.

1.2 Ни одно из этих положений не может толковаться как требующее публикации и предоставления информации на ином языке, кроме языка Участника, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2.2

СУПТ ВТамО, Статья 6

1.2. Информация о пошлинах и сборах должна публиковаться в соответствии со Статьей 1. Такая информация включает в себя данные о применяемых пошлинах и сборах, причинах их применения, ответственных органах и времени и процедуре осуществления платежа.

СУПТ ВТамО, Статья 11

1. Каждый Участник размещает в открытом доступе релевантную информацию о выдаче гарантий, включая гарантии на разовые и, если применимо, многоразовые транзакции.
2. Каждый Участник имеет право потребовать таможенного конвоя или эскорта для транзитных транспортных средств только в обстоятельствах, связанных с высоким уровнем риска, или в том случае, если соответствие таможенному законодательству не может быть обеспечено за счет использования гарантий. Общие условия, применимые к таможенному конвою или эскорту, публикуются в соответствии со Статьей 1.

ПКК, Общее приложение, глава 9, стандарт 9.1

Таможня обеспечивает доступ всех заинтересованных лиц ко всей релевантной информации общего характера, касающейся таможенного законодательства.

Стандарт 9.2.

В том случае, если информация, размещенная в публичном доступе, должна быть изменена в связи с изменениями в таможенном законодательстве, административными положениями или требованиями, таможня должна предоставить измененную информацию до вступления соответствующих изменений в силу, чтобы заинтересованные лица могли с ними ознакомиться, если не предусмотрено направление уведомления.

Переходный стандарт 9.3

86

Таможня должна использовать информационные технологии для облегчения предоставления информации.

Стандарт 9.4.

По запросу заинтересованного лица таможня в максимально короткие сроки и с максимальной точностью предоставляет информацию, касающуюся вопросов, которые интересуют такое лицо и относятся к таможенному законодательству.

Стандарт 9.5.

Таможня должна предоставлять не только исключительно запрашиваемую информацию, однако, любую другую актуальную информацию, с которой, по ее мнению, должны быть ознакомлены заинтересованные лица.

Стандарт 9.6.

Когда таможня предоставляет информацию, она должна гарантировать, что не разглашает подробности частного или конфиденциального характера, что может повлиять на таможню и третьи стороны,за исключением случаем, когда такое раскрытие требуется или уполномочивается в соответствии с национальным законодательством.

Стандарт 9.7.

Когда Таможня не может предоставить информацию бесплатно, комиссия должна ограничиваться приблизительной стоимостью представляемых услуг.

Стандарт 9.8.

По письменному запросу заинтересованного лица, таможня должна уведомить о своем решении в письменном виде и в срок, предусмотренный национальным законодательством. Если решение принимается не в пользу заинтересованного лица, должны быть указаны соответствующие причина, а также такое лицо должно быть проинформировано о праве апелляции.

Стандарт 9.9.

По запросу заинтересованного лица таможня выдает решения, обязательные для исполнения, при условии, что она обладает всей необходимой информацией.

Венская программа действий Пункт 52 Транзитные страны

(е) Гарантировать прозрачность на границах, а также прозрачность Таможни и таможенных транспортировочных правил, норм, комиссий и сборов, и согласовать отсутствие дискриминации таким образом, чтобы гарантировалась свобода транзита продуктов в развивающиеся страны без выхода к морю.

1. **Борьба с коррупцией**

К сожалению, коррупция при транзите остается широко распространенной проблемой. В связи с этим, правительства должны разработать эффективные программы национальной целостности для предотвращения коррупции в работе органов пограничного контроля. Этапы разработки таких программ описаны в Арушской декларации ВТамО, Инструкции по сохранению целостности, проекте Этического кодекса и иных соответствующих документах. Рекомендованы также прочие шаги, такие как создание национального аудиторского органа и организация конфиденциальной горячей телефонной линии, посредством которой могут передаваться жалобы.

Рукомендации по принятию мер для борьбы с коррупцией:

1. Правительства должны разработать, усилить и реализовать эффективные программы национальной целостности для предотвращения коррупции в работе таможенных администраций и иных органов пограничного контроля в соответствии с Арушской декларацией ВТамО, Инструкцией по сохранению целостности, проектом Этического кодекса и иными соответствующими документами.
2. Правительства поддерживаются в том, чтобы усилить внутренние системы контроля, связанные с аспектами работы таможни в сфере транзита.

87

140. Правительства поддерживаются в том, чтобы усилить компетенции и ресурсы национальных надзорных/аудиторских органов для обеспечения эффективного и регулярного контроля.

Применимые международные соглашения и стандарты:

Декларация Аруша

Полный текст.

[http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/about-us/leaal- instruments/declarations/revised arusha declaration en.pdf?la=en](http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/about-us/leaal-instruments/declarations/revised_arusha_declaration_en.pdf?la=en)

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Руководство по развитию целостности,

<http://www.wcoomd.ora/en/topics/intearity/~/media/B89997B68D6A4E34AE9571979EADA39F.ashx>

1. Типовой кодекс этики и профессионального поведения, [http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/topics/intearity/instruments- and-tools/model-code-of-ethics-and- conduct.pdf?la=en](http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/topics/intearity/instruments-_and-tools/model-code-of-ethics-and-conduct.pdf?la=en)
2. **Взаимодействие с частным сектором в целях повышения прозрачности**

Представители частного сектора часто боятся открыто говорить о проблеме коррупции. Однако именно частный сектор в первую очередь может положить конец этим практикам. Правительства должны создать для экономических операторов условия, позволяющие предоставлять информацию о случаях коррупции через конфиденциальные телефонные горячие линии.

Рукомендации по взаимодействию с частным сектором для обеспечения транспарентности:

141. Правительства должны создать коммуникационные системы, такие как телефонные горячие линии и/или электронные службы поддержки, позволяющие частному сектору, гражданским служащим и общественности в целом получать необходимую информацию, а также отчеты по случаям коррупции.

Применимые международные соглашения и стандарты:

Декларация Аруша

Полный текст.

[http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/about-us/leaal- instruments/declarations/revised arusha declaration en.pdf?la=en](http://www.wcoomd.ora/~/media/wco/public/alobal/pdf/about-us/leaal-instruments/declarations/revised_arusha_declaration_en.pdf?la=en)

88

**Опыт стран-членов: доступность информации**

Проект, который изменил Бразильскую таможню - Таможенные руководства (Projeto Manuais Aduaneiros)

Один из крупнейших и самых продуктивных проектов Бразильской таможни за всю его историю, Проект Таможенных руководств (ПТР, Projeto Manuais Aduaneiros), был изначально запущен в июне 2008 г, и в то время включал в себя 2 электронных руководства - Руководства по импорту и экспорту - а также полагался исключительно на две рабочие группы

**18 внутренних электронных руководств, 10 общедоступных руководств, 13 команд,**

**100 сотрудников**

СИТУАЦИЯ ДО ПРОЕКТА

До проекта у работников таможни не имелось никакого руководства или официальной системы управления для их работы. Таможенные органы по всей стране использовали различные процедуры для выполнения аналогичных задач, при том, что сомнения и неточности являлись частью повседневной работы таможенных работников.

Иностранные торговые компании, такие как импортеры, экспортеры, перевозчики и складские операторы привыкли применять законодательство в соответствии с собственным толкованием или руководством от местных таможенных сотрудников. Такая ситуация неизбежно приводила к расхождениям между процедурами, применяемыми в разных подразделениях одного национального института. Таможенное законодательство называли не иначе, как «мозаикой», из-за большого разнообразия и невероятного количества актов, включенных в него, а также частоты внесения изменений в постановления. В дополнение к законам, декретам, нормативным инструкциям, указаниям, декларативным актам имелись такие различные внедряющие правила, примечания, консультационные решения, нормативные мнения и рабочие приказы и пр. Несомненно, как таможенные работники, так и торговые компании, нуждались с систематическом и организованном руководстве. Естественно, внешняя торговля является динамическим полем, и реагирование на возможные изменения в международных торговых реалиях должны рассматриваться и администрироваться незамедлительно. Поправки к законодательству, зачастую, необходимы для того, чтобы избежать несправедливого отношения и не приостанавливать потоки товаров.

Более того, разведывательная информация была противоречивой и ненадежной. Попытки таможни бороться с «пиратством» (изготовление контрафактной продукции) импортируемых или экспортируемых товаров зависели от изолированных инициатив отдельных официальных лиц, у которых даже не было никаких баз данных с наиболее часто подделываемыми торговыми марками, с которыми они могли бы сравнивать подозрительные товары. Также не имелось никакого реестра владельцев торговых марок, который мог бы упростить процесс верификации и передачу информации в соответствующую компанию относительно фальсификации ее торговой марки.

Путешественники, которые собирались приехать или приезжали из-за границы не имели подробного руководства относительно таможенных процедур или даже просто правил, применяемых относительно багажа.

89

Ситуация характеризовалась огромной потерей времени и сил, большим количеством ошибок, отсутствием безопасности, недостатком эффективности и единообразия. В связи со всем актуальными проблемами, которые были вызваны отсутствием руководства, как для таможни, так и для частного сектора, было принято решение изменить ситуацию и предоставить руководство для всех сторон, вовлеченных в международную торговлю, а также в отношении товаров и людей, пересекающих границу.

Было сформировано 13 специальных команд, включающих в себя 100 специалистов, которые разработали 18 внутренних и 10 общедоступных электронных руководств.

СИТУАЦИЯ, СУЩЕСТВУЮЩАЯ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ

После девяти лет работы, ПТР управляет 18 внутренними электронными руководствами и 10 внешними руководствами (для общественности), которые размещены на веб-сайте Федеральной налоговой службы Бразилии. В процессе разработки находятся семь новых руководств.

Статистика показывает, что около 60% операций, связанных с таможней, сегодня предоставляются в соответствии с актуальными руководствами. Это предоставляет общественности надежное и подробное руководство по широкому диапазону вопросов, связанных с Бразильской таможней и ее процедурами.

Ниже представлено несколько снимков Руководств, которые доступны для всех таможенных работников Бразилии, а также участников международной торговли.

**Портал электронных руководств (внутренние):**



90

**Портал электронных руководств (внутренние):**



Qt\*\*ei+ AxJuaiK>i">

И.1Ш1Л . on (.uiiklriK.au



\*»eiiM»u»cuti> / Manual рил Ldltam



C«rv> iHu dut Manual ifcj

Mmikiiv AiktHirii-n MaiiiuKjmU

**Портал электронных руководств (внешние):**

(веб-сайт Федеральной налоговой службы Бразилии): <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/manuais>

Receita Federal do Brasil

MINISTtRIO DA FAZENDA I

Receita Federal

VOCE ESTA AQUI: PAGINA ADUANEIRA > MANUAIS



ACESSO RAPIDO

EducaAdo Fiscal

Legislagdo

Leildo

Processos

Tributos

Agenda Tributdria Dados e

ORIENTAnAO

-Aduaneira

Classifica;3o Fiscal de Encomendas e Remessas lmporta;ao e ExportagJo a Manuals



INICIAL > ORIENTAIjAO >



Estudos

Mercadorias

Despacho a7

ATA

Для управления и обновления всех Руководств требуется опытный и квалифицированный персонал. Децентрализованные подразделения Внутренней налоговой службы Бразилии сыграли большую роль в данном проекте, и направили лучших сотрудников в проектные команды. В настоящий момент имеется 13 проектных команд: импорт, экспорт, таможенный транзит, временный ввоз, таможенный контроль, надзор и сдерживание,

91

багаж, недостатки, борьба с посредничеством, управление бондовыми зонами, специальный режим для нефтяной промышленности, карнет АТА и УЭО, в проектных командах задействованы 100 специалистов, включая разработчиков, контролеров, членов, сотрудников и технических экспертов. ПТР не только предоставляет таможенным органам всей страны надежное и всеобъемлющее руководство по таможенным вопросам, но также продвигает интеграцию и сотрудничество между основными таможенными подразделениями, что существенно повышает эффективность обмена информацией.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Трудности, с которыми раньше приходилось сталкиваться при применении законодательства, больше не существуют. Как таможенные органы, так и торговые компании имеют соответствующие руководства. Каждое руководство представляет собой все применяемое законодательство в хорошо структурированной форме. Если необходима дополнительная информация, возможно проверить ее, перейдя по прямой ссылке на применяемую норму. Публикация регулятивных и нормативных актов на сегодняшний день сократилась в связи с доступностью соответствующей информации в руководствах. Теперь имеется единый источник информации, которые организован логически и удобен в использовании. Кроме того, в целях предоставления указаний, таможенные руководства включают в себя обязательное содержание для таможенных работников, что исключает необходимость разработки многочисленных внутренних правил, как это происходило раньше.

СОДЕРЖАНИЕ

На сегодняшний день таможенные процедуры по всей стране являются четкими и единообразными, а таможенные работники имеют прямой и непосредственный доступ к ним. Руководства организованы следующим образом и включают в себя следующие разделы:

* Темы - здесь речь идет о применяемых процедурах и всем актуальном законодательстве, касающемся соответствующей темы.
* Практики надзора - здесь отражен практический опыт таможенных работников со всей страны, предупредительная и разведывательная информация организована в соответствии с классификационной кодировкой товаров.
* Вопросы и ответы - здесь представлены практические ситуации в форме вопросов и ответов, за счет чего пользователю системы становится ясно, каким образом следует действовать.
* Шаблоны документов - здесь представлены примеры того, каким образом должны выглядеть документы и как их заполнять.
* Обучение - здесь представлены полные курсы по некоторым предметам для тех сотрудников, которые желают углубить свои знания.

БОРЬБА С ПИРАТСТВОМ

Внутренняя налоговая служба выпустила Руководство по борьбе с пиратством, это беспрецедентная инициатива по своей природе, т.к. представляет собой всеобъемлющую информационную систему, необходимую для борьбы с фальсификацией (подделкой торговых марок). Система доступна таможенным работникам по всей стране и позволяет инспекторам принимать меры по борьбе с фальсификацией во время операций по экспорту и импорту более легко и эффективно. Например, в системе представлена следующая информация: •

• Guia MARCAS (раздел «Торговые марки»): здесь представлена информация, примечания, изображения, которые были предоставлены владельцами торговых

92

марок для упрощения идентификации фальсифицированных товаров. Это закрытый раздел, доступный только специалистам, выполняющим соответствующие задачи. Система является предельно ясной и дает пользователю руководство относительно того, как получить доступ к нужной информации.

* В разделе Guia CONTATOS (контактные данные) представлена контактная информация для почти 700 торговых марок и их представителей в стране, что дает возможность и упрощает коммуникацию между таможенными органами и представителям соответствующего бренда.

РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Руководство для путешественников это руководство для людей, приезжающих в Бразилию или уезжающих из нее. Руководство отвечает на большинство стандартных вопросов, актуальных для путешественников: процедуры входа и выхода из аэропорта, отправка багажа и пр. Успех руководства связан с тем, что оно составлено в виде яркого и привлекательного буклета, с разноцветными изображениями и текстом, написанном ясным и простым языком.

ГАРМОНИЗАЦИЯ И ИНТЕГРАЦИЯ

* ПТР продвигает интеграцию и гармонизацию между Национальным директоратом и децентрализованными подразделениями на границе. Децентрализованные подразделения предоставляют обновленную информацию и лучшие практики, которые должны рассматриваться при разработке руководств для таможенных работников и торговых компаний. Их практический взнос такой помогает усовершенствовать законодательство и модернизировать таможенные услуги.

Источник: информация предоставлена Бразильской таможней.

93

1. **Партнерство с бизнесом**

Несмотря на то, что партнерство с бизнесом уже упоминалось в предыдущем разделе в связи с взаимодействием таможни и частного сектора по вопросам повышения целостности работы таможни и иных органов пограничного контроля, партнерство между таможней и бизнесом не ограничивается только этой сферой. Частный сектор, будучи главным источником экономического развития в стране, должен быть более активно вовлечен в законодательные процессы, и правительство должно учитывать мнения и предложения частного сектора по оптимизации существующих процедур. Статья 2 СУПТ подчеркивает важность получения комментариев относительно новых законов и изменений, вносимых в положения о движении, выпуске и таможенной очистке товаров, включая транзитные товары, от всех заинтересованных лиц. В Общем приложении 1, стандарте 1.3 ПКК говорится: «Таможня должна установить и поддерживать формальные консультативные отношения с торговым сектором для повышения кооперации и содействия участию в создании самых эффективных методов работы, соответствующих национальным нормам и международным соглашениям. Соответственно, таможенная администрация должна стремиться к кооперации с частным сектором и к двигаться к более клиентоориентированному подходу в отношении экономических операторов.

Рукомендации по взаимодействию с бизнесом:

1. Правительства должны как можно раньше предоставить частному сектору возможности для участия в разработке законов и норм, связанных с перемещением транзитных товаров.
2. Правительства должны предоставлять частному сектору достаточные возможности и адекватные сроки для подачи комментариев относительно введения или изменения законов и норм общего применения, касающихся движения транзитных товаров.
3. При составлении, изменении и проверке политик и процедур транзита правительства должны убедиться, что микропредприятия, предприятия малого и среднего бизнеса или аналогичные операторы имеют достаточно возможностей для выражения своих взглядов на такие политики и процедуры.
4. Таможенные администрации должны разработать программы партнерства с бизнесом для усовершенствования эффективных транзитных режимов в соответствии с Инструкцией ВТамО о партнерстве между бизнесом и таможней.
5. Правительства должны разрабатывать процедуры для проверки и подачи заявлений против административных решений, связанных с транзитом.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО, Статья 2

1. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, и таким образом, который соответствует его внутренней законодательной и юридической системе, должен предоставить представителям торгового сектора и иным заинтересованным лицам возможности и адекватные сроки для подачи комментариев относительно введения или изменения законов и норм общего применения, касающихся движения транзитных товаров.
2. Каждый Участник, в той мере, в которой это необходимо, и таким образом, который соответствует его внутренней

94

законодательной и юридической системе, должен обеспечить публикацию или доступ широкой общественности к новым или измененным законам и нормам общего применения, касающимся движения, выпуска и таможенной очистки товаров, включая транзитные товары, для ознакомления представителей торгового сектора или иных заинтересованных лиц.

1. Изменения ставок пошлин и тарифов, облегчающие меры, меры, эффективность которых снизится в результате применения положений пунктов 1.1 или 1.2, меры, принимаемые в экстренных обстоятельствах, а также мелкие изменения во внутреннем законодательстве или юридической системе исключаются из пунктов 1.1 и 1.2.

2. Каждый Участник, сообразно обстоятельствам, должен обеспечивать регулярное проведение консультаций между своими пограничными органами и торговыми компаниями или прочими заинтересованными лицами, расположенными на его территории.

СУПТ ВТамО, Статья 4

1. Каждый Участник должен гарантировать, что любое лицо, которому Таможня предоставляет административное решение, имеет право, на его территории, на следующее

1. административная апелляция или пересмотр административными органами более высокого уровня или независимыми от официального лица или учреждения, которым было выдано соответствующее решение;

и/или

1. судебная апелляция или пересмотр.

ПКК, Главное приложение 1,

Стандарт 1.3.

Таможня должна установить и поддерживать формальные консультативные отношения с торговым сектором для повышения кооперации и содействия участию в создании самых эффективных методов работы, соответствующих национальным нормам и международным соглашениям.

95

1. **Оценка эффективности**

Эффективность работы таможни в отношении транзитных операций может быть измерена следующим образом:

1. при помощи исследования времени выпуска, комплексного инструмента ВТамО для измерения времени обработки на границе.
2. Применение показателей эффективности в рамках применения статьи 11 СУПТ, разработанных ВТамО, а также иными международными организациями, например, индикаторы упрощения процедур торговли (ИУПТ) ОЭСР.

После анализа доступных инструментов для измерения результативности в области содействия транзиту там представлены некоторые общие инструкции для правительств и таможенных администраций, касающиеся мониторинга их прогресса в обеспечении свободы транзита,

1. **Исследование времени выпуска**

Согласно Краткому руководству по развитию ВТамО, «измерение результативности», обычно, означает непрерывный сбор данных от определенных функциональных областей. Это включает в себя постоянный мониторинг и отчетность и прогрессе таможенной администрации в достижении ее организационных целей. В контексте транзита измерение эффективности позволяет продемонстрировать эффективность транзитных операций и выявить узкие места, препятствующие свободному движению транзитных грузов.

СУПТ рекомендует Участникам изменять и публиковать среднее время выпуска. В частности, в СУПТ упоминается исследование времени выпуска (ИВВ) ВТамО. ИВВ это уникальный инструмент и метод для измерения фактической результативности работы таможни, так как он напрямую связан с содействием торговле на границе.

ИВВ позволяет измерить релевантные аспекты эффективности рабочих процедур, осуществляемых таможней и иными регулирующими органами в ходе стандартной обработки импорта, экспорта и транзитного движения. Оно направлено на точное измерение этих элементов торговых потоков, чтобы решения, направленные на повышение эффективности, были надлежащим образом разработаны и успешно реализовывались.

В третей главе инструкции по проведению ИВВ выделяются пять его ключевых целей ИВВ, а именно: (а) выявление узких мест в международных цепях поставок и/или ограничений, влияющих на таможенный выпуск товаров, (б) получение доступа к новым и измененным техникам, процедурам, технологиям и инфраструктуре или административным изменениям, (в) введение базового измерения эффективности содействия торговле, (г) идентификация возможностей для улучшения содействия торговле и (д) оценка положения страны на шкале сравнения.

1. **Показатели эффективности**

В Кратком руководстве по развитию ВТамО показатель эффективности определяется как измерение критического компонента, связанного с выполнением ключевой функции

96

таможни выраженное в форме процента, индекса, ставки или иного обоснованного сравнения, мониторинг которого проводится с регулярными интервалами. ВТамО разработала показатели эффективности, касающиеся внедрения СУПТ. Основной целью данных показателей является мотивация Участников ВТамО на проведение быстрой самостоятельной оценки для проверки их готовности к внедрению СУПТ. Показатели для статьи 11 СУПТ приведены в таблице ниже.

Показатели эффективности для быстрой самостоятельной оценки Да/нет

Имеются ли у вас транзитные процедуры, обеспечивающие передвижение товаров по вашей таможенной территории без уплаты пошлин?

Количественные показатели

Количество транзитных деклараций в год

Существует множество показателей эффективности, разработанных международными организациями или региональными кооперативными органами. Одним их важных показателей, касающихся транзитных операций, является измерение и мониторинг эффективности коридоров (ИМЭК), который используется для оценки торговых потоков в Организации центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). ИМЭК поддерживает реформы политик, направленные на улучшение транспортных связей и торговли между десятью странами-участницами ЦАРЭС. Этот показатель позволяет выявить узкие места, неофициальные сборы и иные препятствия свободному потоку товаров. ИМЭК содержит четыре индикатора упрощения процедур торговли (ИУПТ), которые представляют собой следующее: (1) время очистки на пограничном переходе (часы); (2) расходы на очистку на пограничном переходе; (3) расходы на продвижение по секции коридора; и (4) средняя скорость передвижения. Страны ЦАРЭС составляют годовой отчет по ИМЭК для отслеживания тенденций. ИМЭК предоставляет законодателям и частному сектору важную информацию о причинах задержек и избыточных расходах на движение товаров по шести коридорам ЦАРЭС.

Кроме того, ОЭСР разработали ИУПТ на основании 16 показателей и 98 переменных. ОЭСР выводит значения своих переменных их данных, находящихся в публичном доступе, сверяя факты с вовлеченным правительственными органами. ИУПТ включают в себя 4 показателя, ориентированных на транзитные операции.

97

ИУПТ - транзитные показатели

Показатель (М) - транзитные пошлины и сборы

|  |  |
| --- | --- |
| Доступность информации о транзитных сборах и пошлинах | 1. Информация о транзитных сборах и пошлинах не публикуется
2. Информация доступна в бумажных публикациях
3. Информация публикуется на сайте таможни
 |
| Более ранние публикации о транзитных пошлинах и сборах отсутствуют | 1. Более ранние публикации об изменениях в пошлинах и сборах отсутствуют
2. Информация об изменениях публикуется заранее
3. Информация об изменениях публикуется заранее на сайте таможни
 |
| Периодический пересмотр пошлин и адаптация к изменяющимся обстоятельствам | 1. Периодический пересмотр сборов отсутствует
2. Пошлины и сборы пересматриваются периодически (не реже двух раз в год)
3. Пошлины и сборы пересматриваются периодически (ежегодно или чаще)
 |
| Оценка транзитных пошлин и сборов | (0) Транзитные пошлины и сборы рассчитываются на основе стоимости(2) Транзитные пошлины и сборы не рассчитываются на основе стоимости |

Показатель (N) - Транзитные формальности

Информация о формальностях транзита и (0) Недостаточно информации, опубликованной

|  |  |
| --- | --- |
| документации. | относительно, процедур, форм и документов, необходимых для перевозки1. Опубликованной информации достаточно
2. Существуют инструкции и/или специальные документы по данным темам.
 |

Периодический пересмотр и адаптация к (0) Периодический пересмотр документов и процедур

|  |  |
| --- | --- |
| изменяющимся обстоятельствам. | не производится1. Документы и процедуры пересматриваются периодически (не реже двух раз в год)
2. Документы и процедуры пересматриваются и адаптируютсяк изменившимся обстоятельствам (раз в год или чаще)
 |
| Для транзита существуют физически раздельные службы/инфраструктура. | 1. Физически раздельные объекты отсутствуют
2. Присутствуют физически отдельные объекты пересечения границы на крупных таможенных переходах
3. Физически раздельные объекты присутствуют на всех пограничных переходах, через которые происходит
 |
| Ограниченный физический осмотр товаров и использование оценки рисков. | транзитное движение(0) Транзитные торговые товары подвергаются частым (>10%) физическим проверкам, система, основанная на |
| Параметры контроля качества или технические стандарты применяются | рисках не используется или используется ограниченно.1. Транзитные товары оцениваются при помощи системы оценки рисков, чтобы уменьшить количество физических инспекций
2. Транзитные товары редко подвергаются инспекции благодаря наличию модели оценки рисков
3. Параметры контроля качества и технические стандарты применяютсяко всем товарам, ввозимым в страну (т.е. транзит рассматривается наряду с импортом)
4. Параметры контроля качества и технические стандарты применяютсятолько к опасным материалам и товарам с высоким уровнем риска
 |
|  | 98 |

|  |  |
| --- | --- |
| Досрочная обработка для транзитной торговли | (2) Параметры контроля качества и технические стандарты не применяются к транзитной торговле1. Досрочная обработка документов, относящихся к транзитной торговле, не поддерживается
2. Досрочная обработка поддерживается для некоторых импортеров/товаров/точек ввоза/типов транспорта
3. Досрочная обработка поддерживается для всех
 |
| Создание единого окна для транзитной торговли | типов транзитных товаров и точек ввоза.1. Единое окно для транзитной торговли отсутствует
2. Некоторые точки ввоза предоставляют единое окно для транзитной торговли
3. Вся транзитная торговля проходит через единое окно
 |
| Показатель - транзитные гарантии |  |
| Принимаются разные формы транзитных гарантий (облигации, возврат и гарантии) | 1. Гарантии и облигации не принимаются (только платежи сборов с возвратом)
2. Принимается как минимум одна форма неденежных гарантий (облигации, гарантии, отсрочка)
3. Принимается более чем одна форма гарантий
 |
| Ограницении суммы гарантий | (0) Гарантии не ограничены суммой пошлин истоимостью пошлин и сборов(2) Гарантии ограничены суммой пошлин и сборов |
| Гарантии поддерживаются соглашениями международными соглашениями | (0) Транзитные гарантии не поддерживаются региональными или международными соглашениями (2) Транзитные гарантии поддерживаются |
| Быстрая и полная выдача гарантий | региональными илиСреднее количество дней, необходимое для полного выпуска гарантии |
| Использование таможенного конвоя | 1. Конвой используется без ограничений
2. Конвой применяется только к товарам с высоким уровнем риска
 |

(2) Конвой применяется редко Показатель - Транзитные соглашения и кооперация

(0) Двусторонние или региональные соглашения

|  |  |
| --- | --- |
| Двусторонние или региональные соглашения | отсутствуют1. Имеется хотя бы одно двустороннее или региональное соглашение
2. Более половины транзитной торговли проходит на основании двусторонних или региональных соглашений

(0) Соглашения об общих упрошенных документах |
| Соглашения об общих упрошенных документах | отсутствуют(2) Имеется хотя бы одно соглашение об общих |
| Транзитное взаимодействие | упрошенных документах отсутствуют1. Агентства и страны, вовлеченные в транзитные операции,

не взаимодействуют.1. Ограниченное взаимодействие в рамках формальностей и законных требований.
2. Взаимодействие в рамках формальностей и законных требований, а такжепрактического применения транзитных режимов.
 |

99

Рукомендации по определению эффективности:

1. Правительствам рекомендуется проводить периодические исследования срока выпуска в рамках транзитных операций совместно с партнерами вдоль торговых путей для выявления узких мест транзита. Исследования проводятся в соответствии с инструкциями ВТамО.
2. ИВВ в рамках транзитных операций должны проводиться с привлечением различных заинтересованных лиц, включая частный сектор и контрольные и регулирующие органы.
3. После проведения ИВВ правительства должны разработать планы действий или рекомендации для улучшения транзитных операций.
4. Правительства должны проводить мониторинг и оценку (внутреннюю и внешнюю) программ, реализованных в соответствии с инструкциями.

Применимые международные соглашения и стандарты:

СУПТ ВТамО,

Статья 7

6.1 Участникам рекомендуется измерять и публиковать среднее время выпуска товаров периодически и последовательно с использованием таких инструментов, как исследование времени выпуска Всемирной таможенной организации (здесь - «ВТамО»). 6.

6.2. Участникам рекомендуется предоставлять Комитету информацию о своем опыте измерения среднего времени выпуска, включая использованную методологию, выявленные узкие места и результаты применения.

Дальнейшие материалы ВТамО:

1. Руководство по исследованию времени выпуска [http://www.wcoomd.ora/en/topics/facilitation/instrument-and- tools/tools/time-release- study.aspx](http://www.wcoomd.ora/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/time-release-_study.aspx)

100

**Опыт стран-членов: Оценка эффективности**

Торговые эффекты центрально-американской системы международных **транзитных перевозок \***

(Выдержка из Исследования торговой политики МАБР относительно воздействия транзитных режимов на торговлю, полная версия доступна по ссылке <https://publications.iadb.Org/handle/11319/7688>)

Десять лет назад транзит товаров в Центральную Америку страдал от недостатка координации между пограничными органами, обременительных и медленных таможенных и административных процедур, а также ограниченного использования информационных технологий. Если быть точнее, экспортеры, производившие перевозки транзитом, должны были производить таможенную очистку на каждой стороне двусторонних границ страны, и, соответственно, передавать большое количество бумажных документов различным агентствам, включая распечатанные копии международных транзитных деклараций, специфические для стран санитарные и фитосанитарные сертификаты, а также миграционные карточки прибытия и выезда.

В ответ на такую ситуацию и с помощью Межамериканского банка развития (МАБР), недавно страны Центральной Америки приняли систему международных транзитных перевозок (МТП), новую электронную систему для управления и контроля за движением транзитных товаров, которая частично основана на европейской системе (НКТС). Настоящая система включает в себя (1) более тесное межведомственное сотрудничество в рамках страны и за ее пределами; (2) переработку процессов, при том, чтобы предыдущие декларации, включающие в себя большое количество бумажных документов, были гармонизированы в единый всеобъемлющий документ, в который входят все данные, необходимые для таможенных, миграционных и фитосанитарных органов, и создание единого унифицированного пограничного транзитного контроля; и (3) использование информационных технологий для обеспечения объединения системы внутренних сетей всех агентств, принимающих участие в проекте, для управления и отслеживания международного транзитного процесса, а также проведения анализа рисков и контроля груза.7

Новая система сократила торговые издержки и упростила потоки перевозок, по меньшей мере, по трем аспектам. Во первых, вместо повторных процедур, связанных с бумажными документами, которые инициировались на границе, теперь компании могут заполнить единый электронный документ (на испанском называется DUT - Documento Unico de Transports) в ближайшем к ним таможенном отделении. В результате время и издержки на подготовку документов существенно сокращаются.

Во вторых, теперь компании могут начать транзит с такого электронного процесса и завершить его в месте назначения в импортирующей стране. На пересечения границ проверки при транспортировке проводятся только в таможенных органах на выезде из страны в соответствии с логикой электронного единого окна. Это ведет к тому, что перевозчики взаимодействуют одновременно и в том же самом физическом месте со всеми пограничными органами - таможенными, миграционными и карантинными - без использования печатных копий документов. Как следствие, пересечение границ существенно ускоряется.

\*Эта заметка основана на труде Карбальо, Дж.; Грациано, А.; Шаура Г. и Вольве Мартинкуса, Ц., 2016, "Транзитная торговля", рабочий доклад Межамериканского банка развития 704 (https ://publications.iadb.org/handle/11319/7688).

7 7 Видео-свидетельств о TIM (Международый транзит товаров) <https://www.youtube.com/watch?v=7oxpjtw0IaQ&feature=youtu.be&app=desktop>

101

В третьих, информационная система с МТП предоставляет торговым и транспортным компаниям данные в режиме реального времени относительно их перевозок. Благодаря этому компаниям становится проще контролировать заказы и управлять обслуживанием и запасами.

МТП постепенно реализовали через торговые коридоры. В частности, в Сальвадоре МТП впервые применили для торговых операций, начиная с внутренних «не пограничных» таможенных органов, Зон свободной торговли, и береговых зон, а также касательно особых мест назначения в соседних странах - Гватемале, Гондурасе и Мексике. На втором этапе МТП, в первую очередь, расширили для экспорта в другие места назначения - Никарагуа, Коста Рика и Панама. Такое добавление коридоров связано с решениями других стран Центральной Америки принять участие в новом транзитном режиме (т.е. Коста Рики и Панамы) или включить новые торговые маршруты (т.е. Гватемала, Гондурас, Никарагуа). В-третьих, новы добавились за 2013 г, т.к. система МТП проходила дальнейшие этапы внедрения в соседних странах (см. Рисунок 1).

Такая поэтапная реализация привела к различиям в использовании МТП по экспортным потокам в определенный момент времени и в динамике. Такие различия могут рассматриваться, как внешние для компаний Сальвадора. Причина является двойной. Во первых, на изначальном этапе таможня Сальвадора объявила об обязательном использовании МТП на всех торговых коридорах, где могла быть использована система, учитывая статус ее реализации в другой стране региона на данный момент времени. На последующих этапах, решения о расширении покрытия были косвенно сделаны странами, отличными от Сальвадора, и не были специфичны относительно происхождения/места назначения.

Веря в важность измерения эффективности МТП в качестве новой транзитной системы. МАБР провели экономическое исследование воздействия МТП на торговлю. Используя уникальную базу данных, которая включает в себя все экспортные сделки компаний, инициированные в Сальвадоре в период с 2007 по 2013 г, а также информирует, какие из этих сделок были обработаны с помощью новой региональной транзитной системы, Карбальо и соавтора (2016) точно использовали подразумеваемое изменение в транзитных условиях для определения влияния МТП на экспорт Сальвадорских компаний. Результаты демонстрируют, что средний уровень роста экспорта, проходящего через этот упрощенный транзитный режим оказался на 2,7 процентных пункта выше, чем у аналогов со стандартными транзитными процедурами. В частности положительное влияние МТП на экспорт компания можно, главным образом, отследить по возросшему количеству перевозок. Относительно последних, уровень дифференцированного роста, связанный с МТП, составил 1,2 процентных пункта. Крайне важно, учитывая торговое воздействие МТП, пропорциональное развитие и стоимость реализации, а также ежегодные операционные издержки, что система имеет отношение дохода к издержкам, по меньшей мере, равное 40 дол. США за каждый инвестированный доллар.

Более того, оценка показывает, что вызванное снижение торговых затрат и торговое воздействие являются неоднородными для различных продуктов. А именно, оказывается, что упрощение процедур торговли имеет большее воздействие на экспорт чувствительных ко времени товаров, для которых характерен короткий период продаж из- за сезонности, которые быстро обесцениваются из-за изменения вкусов, или, а также спрос на которые трудно предугадать, и поставщикам необходимо обеспечить гибкость, чтобы быстро реагировать на изменение рыночных условий.

102

Рисунок 1

Сальвадор Поэтапное применение МТП для торговых коридоров.



Источник Рис. 1: Карбальо и соавт. (2016).

Торговые коридоры, которые начали работать с МТП в 2011 г отмечены черным, а торговые коридоры, которые начали работать с МТП в 2012 и 2013 г отмечены красным.

Источник: текст, предоставленный МАБР

103

Система оценки эффективности деятельности таможенного союза ЕС

Введение Системы эффективности таможенного союза ЕС

Система эффективности таможенного союза (ЭТС) представляет собой механизм для измерения активности таможни и контроля тенденций на уровне ЕС и в каждой стране- участнике 8. Главная цель ЭТС заключается в демонстрации того, как деятельность и работа таможни помогает достижению стратегических целей Таможенного союза ЕС совместно с Декларацией миссии Таможни ЕС и Таможенной стратегией. Данные собираются у стран-участников и из прочих источников (Генеральный директорат по налогообложению и таможенному союзу, Главное управление по бюджету, отчетности и статистике, ЕВРОСТАТ) на ежегодном и ежеквартальном основании.

На внутреннем уровне, ЭТС используется в качестве управляющего/направляющего инструмента для принятия стратегических решений; а также для оценки эффективности и контроля тенденций. На внешнем уровне, ЭТС используется для обращения внимания общественности на таможенный союз ЕС и демонстрации объема и результатов работы таможни. Группа по таможенной политике (ГТП) потребовала делать больший акцент на стремление к параметрам, ориентированным на результат. Система ЭТС должна внести свой вклад в освещение влияния таможни на обеспечение защиты и безопасности граждан ЕС, а также в привлечение внимания к важности кдала таможенных администраций в общие политические цели и инновации совместно с повесткой дня для Европы 2020 г 9.

Стратегические цели ЭТС и ключевые показатели эффективности

Стратегические цели ЕС по Стратегии таможенного союза представляют собой основание для ЭТС. В ЭТС они резюмируются следующим образом:

* Защита = защищать общество и финансовые интересы ЕС;
* Контроль = контролировать и управлять цепями поставок, которое используются в международном движении товаров.
* Упрощение / конкурентоспособность = поддержка конкурентоспособности Европейских компаний и дальнейшее упрощение законной торговли;
* Сотрудничество - поддержка, развитие и увеличение уровня высококачественного сотрудничества между таможенными органами государств-участников и прочими правительственными агентствами, и между таможнями и бизнес-сообществом (на уровне ЕС и международном уровне).

Критические сферы, определенные для каждой стратегической цели, основанные на переформулированных подцелях из Коммуникации по стратегии (2008/169), представляю собой основные сферы, где измеряется эффективность таможенного союза ЕС. Ключевые показатели эффективности были определены для каждой стратегической цели в критических сферах.

В дополнение к стратегическим целям были измерены и проанализированы следующие параметры - защита, контроль, упрощение/конкурентоспособность, ключевые показатели

8 AT , BE, BG, CY, CZ, DE, DK , EE, EL, ES , FI, FR, HU, HR, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, UK, AL, ME, MK, RS, TR.

9 Коммуникация от Комиссии, Европа 2020 г: Стратегия продуктивного, надежного и всеобъемлющего роста - COM (2010) 2020 от 3 марта 2010 г.

104

эффективности по основным параметрам. Это дает общую картину работы таможенного союза и предоставляет неоспоримые факты и цифры. Ключевые показатели эффективности основных параметров можно найти в таблице ниже.

|  |  |
| --- | --- |
| Раздел | Объем ключевых показателей эффективности |
| IC Параметры | Основные торговые партнеры / основной тип товаров /основной используемый тип транспортировки |
| Положение в мировой торговле |
| Уровень движения товаров, зафиксированный в централизованной информационной системе |
| Рабочая нагрузка таможенного союза относительно таможенных процедур |
| Финансовый эффект деятельности таможни относительно бюджета ЕС |
| Денежные потоки |
| Количество персонала, задействованного в деятельности таможни |

В следующей таблице описывается структура стратегических целей, основные аспекты, которые были измерены, и сфера КПЭ, которая формирует основание для системы Эффективности таможенного союза в области упрощения / конкурентоспособности.

|  |  |
| --- | --- |
| Раздел | Объем ключевых показателей эффективности |
| Упрощение /конкурентоспособность | Среднее время обработки деклараций на импорт с использованием стандартных процедур |
| Объем безбумажного интерфейса |
| Уровень деклараций с использованием упрощенных процедур |
| Уровень экономических операторов, использующих упрощенные процедуры |
| Уровень УЭО, вовлеченных в цепочку поставок (тип авторизации, роль, объем торговли) |
| Аспекты упрощения УЭО относительно сокращенного контроля |

Подробная информация о собранных данных

В следующих разделах приводится больше информации относительно целей сбора

данных по стратегическим целям, выделенным в таблице выше.

Основные параметры

Цели таможенного союза ЕС измерить:

* Положение ЕС в мировой торговле, указание основных торговых партнеров, тип товаров и используемый транспортировочный режим
* Количество деклараций, поданных в электронном виде через ECS/AES (экспорт), S/AIS (импорт) и НКТС (транзит) по стандартным или упрощенным процедурам любым обыкновенным декларантом или УЭО для того, чтобы определить уровень движения товаров в Таможенном союзе, зафиксированный в централизованной информационной системе.
* Количество деклараций, поданных для прохождения товаров таможенной процедуры для определения уровня активности таможенного союза.
* Финансовый эффект деятельности таможни относительно бюджета ЕС
* Ценность задекларированных товаров для определения денежных потоков. •

• Количество сотрудников, вовлеченных в различные таможенные операции для оценки эффективности распределения человеческих ресурсов.

105

Упрощение / конкурентоспособность

Цели таможенного союза ЕС :

• Упростить процедуры торговли посредством увеличения скорости таможенной очистки товаров. Измерение среднего количества времени, которое требуется таможне для обработки стандартной таможенной декларации от момента приемки до выпуска товаров, указывает на эффективность таможенного союза, а также насколько равномерно применяются процессы таможенной очистки на территории таможенного союза:

о Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, которые прошли очистку в указанные временные рамки

* Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, время обработки которых составляет < 5 минут)
* Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 5 < x < 60 минут
* Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 1 < x < 12 часов
* Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 12 < x < 48 часов
* Процент деклараций на импорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет > 48 часов

о Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, которые прошли очистку в указанные временные рамки

* Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, время обработки которых составляет < 5 минут)
* Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 5 < x < 60 минут
* Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 1 < x < 12 часов
* Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет 12 < x < 48 часов
* Процент деклараций на экспорт по стандартным процедурам, время обработки (x) которых составляет > 48 часов

• Продемонстрировать сокращение административной нагрузки, сокращение нагрузки на торговлю и увеличение эффективности таможенной очистки. Измерение уровня использования безбумажного интерфейса указывает на уровень применения безбумажной среды посредством демонстрации уровня электронной передачи таможенных деклараций и сокращения количества необходимых сопроводительных бумажных документов. Объем безбумажного обращения сопроводительных документов:

о Указать, в каких ситуациях ваша администрация требует предоставления дополнительных документов для сопровождения таможенных деклараций, поданных в электронном виде, при стандартной процедуре

106

о Указать, требует ли ваша администрация предоставления документов, и, в этом случае, могут ли документы быть переданы электронными средствами (эл. почта, факс и пр.) или же документы должны быть предоставлены в бумажном виде.

o Указать, требует ли ваша администрация предоставления документов для сопровождения всех деклараций (т.е. первый ответ на вопрос 1), и, в этом случае, требуются ли все документы для реализации положений, регулирующих импорт, или только определенные виды документов.

* Упростить таможенные процедуры. Измерить:

о Общее количество экономических операторов, использующих процедуры импорта

о Общее количество экономических операторов, использующих процедуры экспорта

о Количество экономических операторов, зарегистрированных в системе EORI о Количество разрешений на использование упрощенных процедур импорта и экспорта

о Количество уполномоченных грузоотправителей и грузополучателей для транзита

о Количество разрешений для централизованной очистки (включая действительные одиночные разрешения)

* Количество разрешений для централизованной очистки (включая оставшиеся действительные одиночные разрешения), выданных вашей администрацией
* Количество разрешений для централизованной очистки (включая оставшиеся действительные одиночные разрешения), выданных таможенной администрацией в другой стране и относительно которых ваша администрация является участвующим государством. •

• Контролировать использование упрощений. Измерить:

о Количество уполномоченных экономических операторов

* Количество полных заявлений УЭО
* Количество заявлений по упрощенной процедуре УЭО
* Количество заявлений по безопасности и защите УЭО
* Количество отклоненных полных заявлений УЭО
* Количество отклоненных заявлений по упрощенной процедуре УЭО
* Количество отклоненных заявлений по безопасности и защите УЭО
* Количество отклоненных заявлений УЭО, отозванных оператором
* Количество отклоненных заявлений УЭО, отклоненных таможней
* Количество полных разрешений УЭО
* Количество разрешений по упрощенной процедуре УЭО
* Количество разрешений по безопасности и защите УЭО
* Количество аннулированных полных разрешений УЭО
* Количество аннулированных разрешений по упрощенной процедуре УЭО
* Количество аннулированных разрешений по безопасности и защите УЭО
* Количество приостановленных разрешений УЭОо Общее количество уполномоченных таможенных складов
* Количество государственных таможенных складов, тип I
* Количество государственных таможенных складов, тип II

107

- Количество государственных таможенных складов, тип III о Количество деклараций, поданных УЭО, выбранных для контроля для создания профилированного подхода стран-участников относительно УЭО и сравнения их обращения с таковыми других экономических операторов.

Большая часть данных показателей контролируется ежегодно, при этом часть деклараций контролируется ежеквартально.

Измерение среднего количества времени, которое требуется таможне для обработки стандартной таможенной декларации от приемки до выпуска товаров, основано регулярном экспорте по БД таможенной администрации Чехии. Такой автоматизированный экспорт предоставляется для управления таможенной администрации Чехии, и ежегодно передается Европейской комиссии.

Ежегодный отчет ЕС по эффективности таможенного союза

Все государства-участники по меньшей мере ежегодно предоставляют Европейской комиссии данные по эффективности таможенного союза, которые покрывают следующие сферы:

* Основные параметры
* Безопасность
* Контроль
* Упрощение процедур/конкурентоспособность
* Сотрудничество

Европейская комиссия публикует ежегодный отчет по эффективности таможенного союза, который является конфиденциальным и используется государствами-участниками ЕС и прочими участвующими странами для гармонизации процессов и процедур и совершенствова-ния своей деятельности.

Источник: текст предоставлен ЕС

108

1. **Список рекомендаций**
2. Правовые рамки в сфере таможенного транзита
3. Правительства должны заключать или придерживаться и воплощать существующие двусторонние, региональные или международные соглашения с другими странами, чтобы обеспечить основу для сотрудничества в сфере транзита.
4. Двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии должны быть заключены с целью обеспечения свободы транзита и упрощения транзитных операций, а также не должны препятствовать торговым / транзитным потокам для других стран, которые не являются сторонами данных соглашений / договоренностей.
5. Правительства должны рассмотреть уже существующие двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии, прежде чем они станут заключать новые, чтобы избежать возможных противоречий с существующими положениями.
6. Двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии должны быть основаны на общих принципах свободы транзита, доступа к рынкам, недискриминации, отсутствии односторонних ограничений и прозрачности.
7. Правительствам стран рекомендуется включать в двусторонние, региональные и международные соглашения о транзитном взаимодействии положения об обмене информации, механизмах гарантий, согласовании требований прав и безопасности, пошлинах и сборах, совместном управлении, координированном управлении на границах, совместном принятии таможенных печатей и других мер, направленных на упрощение процедуры.
8. При разработке новых правовых рамок о транзите правительствам стоит рассмотреть различия в процедурах и требования к различным средствам транспорта, включая дорогу и железную дорогу.
9. ИКТ и быстрый доступ к информации

Обмен информацией

1. Двусторонние, региональные и международные транзитные соглашения должны включать положения об эффективном обмене информацией, включая проблемы защиты информации, ограничения использования информации, положения о стандартизации требований к информации в соответствии с международными нормами, и содействовать цифровому обмену информацией.
2. Двусторонние, региональные и международные транзитные соглашения должны предусматривать обязанности для таможенных администраций для обеспечения целостности обмениваемой информации, предоставляемой

109

транзитными операторами.

1. Двусторонние, региональные и международные соглашения должны

обеспечивать непосредственный обмен информацией, электронным (предпочтительно) или обычным путем, то есть отдельный запрос от таможенной службы для получения такой информации не требуется.

1. Двусторонние, региональные и международные соглашения должны

предусматривать обмен информацией между всеми органами, вовлеченными в перевозку, включая таможню, транспортный контроль, полицию, миграционные, карантинные, фитосанитарные службы и железнодорожную администрацию.

Тип информации, передаваемой в пути транзита

1. Соглашение об обмене информацией должно четко устанавливать ответственность отделений таможенных служб, включая описание действий в случаях, когда передана неверная и/или ложная информация.
2. Для обеспечения возможности отслеживания грузов в транзитной операции, администрациям таможенных служб рекомендуется использовать уникальные идентификационные номера, которые могут быть узнаваемы всеми отделениями таможенных служб, вовлеченными в транзитную операцию.
3. Как только отделение отправления начнет транзитную операцию, оно должно предоставить перевозчику сопроводительный документ (предпочтительно электронный), который должен быть предъявлен любому отделению по пути следования, а также отделению назначения.
4. Запись об ожидаемом получении должна быть отправлена в отделение назначения и другие соответствующие таможенные отделения сразу же после того, как отделение отправления примет транзитную декларацию.
5. В записи об ожидаемом отправлении должна содержаться информация из транзитной декларации и результаты осмотра, которые позволят отделению назначения и другим соответствующим таможенным отделениям принять необходимые действия при получении транзитных товаров.
6. При осмотре отделением таможни транзитных товаров, результаты осмотра и другая полезная информация должны быть немедленно переданы всем остальным участвующим в транзите таможенным отделениям.
7. Когда транзитный товар пересечет границу, уведомление о пересечении должно быть отправлено во все соответствующие транзитные таможенные отделения.
8. Если транзитный товар поступит в отделение, отличающееся от заявленного, фактическое транзитное отделение должно отправить сообщение в отделение отправления и запросить запись об ожидаемом транзите. Как только

110

фактическое транзитное отделение разрешит транзитным товарам пересечь границу, оно должно отправить уведомление о пересечении в отделение отправления и все остальные отделения по пути следования.

1. Если перевозчик не может следовать по предписанному маршруту, он должен как можно скорее уведомить отделение отправления или отделение вывоза об изменении.
2. Как только транзитные товары предъявляются в таможенном офисе назначения, он должен отправить запись о прибытии и результаты контроля в отделение отправления и во все соответствующие таможенные отделения, вовлеченные в операцию транзита.
3. Если какие-либо отклонения найдены отделением по пути следования, информация об этом должна быть передана во все соответствующие отделения, вовлеченные в транзитную операцию.
4. Если транзитные товары предъявлены в таможенное отделение назначения, отличающееся от заявленного, фактическое отделение назначения должно связаться отделением отправления и запросить запись об ожидаемом прибытии.
5. Как только транзитная операция заканчивается, отделение назначения должно немедленно отправить сообщение о завершении транзитной операции всем соответствующим таможенным отделениям, вовлеченным в транзитную операцию, а также транзитному оператору, который подал транзитную декларацию.
6. Все соответствующие таможенные отделения, начиная с отделения отправления, затем отделения по пути следования, и заканчивая пунктом назначения, должны быть осведомлены обо всех подробностях транзитной операции.

Использование международных стандартов эффективного обмена информацией

1. Для обеспечения возможности эффективного обмена данных между вовлеченными государственными органами и другими сторонами, требуется разработать общий набор данных для транзита с использованием соответствующих международных стандартов, таких как модель данных ВТамО.
2. По идее глобальной таможенной сети (ГТС), администрациям таможенных служб рекомендуется разработать блоки процесса (БП) об обмене данными в транзитном процессе.

Инфраструктура ИКТ

1. Правительства должны создать разумные инфраструктуры ИКТ с целью обеспечения связи между вовлеченными в транзитный процесс сторонами на

111

уровне страны, региона и международном уровне.

1. Правительства должны подробно пересмотреть существующую

инфраструктуру ИКТ, задействованную транспортными операторами и другими вовлеченными сторонами, и оценить возможность ее эффективного использования, прежде чем разрабатывать новую ИКТ-инфрастуктуру и информационные системы для транзитных операций.

1. У инфраструктуры ИКТ и информационных систем должна быть достаточная пропускная способность для сбора, обработки и хранения данных для всех вовлеченных сторон.
2. Инфраструктура ИКТ и информационные системы должны иметь достаточную пропускную способность для обмена данных и доступа к ним в реальном времени.
3. Для обеспечения надежности инфраструктуры ИКТ и информационных систем и текущих транзитных операций и противодействия отключениям электроэнергии, ненадежному соединению с интернетом, стихийным бедствиям, отказам систем хранения и сетевого соединения, необходимо создать соответствующую службу обеспечения бесперебойного рабочего процесса (БРП).
4. Для обеспечения работы информационной системы и предоставления поддержки всем вовлеченным в транзитную операцию сторонам, администрации таможенных служб должны создать специальный отдел обслуживания.
5. Инфраструктура ИКТ и информационные системы должны быть достаточно гибкими для поддержки разнообразных форматов связи, для возможности легкой связи с существующими системами, используемыми вовлеченными сторонами.

Защита данных

1. ИТ-системы, используемые для обмена данными между вовлеченными сторонами, должны обеспечивать необходимые меры защиты данных, соответствовать правовым положениям по конфиденциальности данных и аутентификации информации и гарантировать целостность процесса обмена данными.
2. Рекомендации по ИКТ и другие соответствующие инструменты ВТамО должны быть использованы для планирования и воплощения проектов ИКТ администраций таможенных служб для надлежащей защиты данных.
3. Система гарантий

Расчет суммы гарантии

1. Сумма гарантии должна быть как можно ниже и не превышать сумму самых высоких налогов и сборов, которым облагались бы товары, ввозимые на территорию, подконтрольную таможенной службе, осуществляющей транзит.

112

1. При установке суммы гарантии не должно приниматься во внимание следующее:
2. любые возможные штрафы;
3. любые начисления за задержку оплаты;
4. другие факторы, которые без необходимости увеличат сумму гарантии или затормозят транзитные операции.

Гарантия в соответствии с уровнем риска и отказ от гарантии

1. Администрациям таможенных служб рекомендуется устанавливать сумму гарантии в зависимости от уровня риска транзитных операторов.
2. Администрациям таможенных служб рекомендуется уменьшать сумму гарантии для Уполномоченных Экономических Операторов (УЭО) и других операторов с низким уровнем риска.
3. Условия для снижения суммы гарантии могут включать (без ограничений), следующее:
4. устойчивое финансовое положение;
5. достаточный опыт в проведении транзитных операций;
6. соответствие требованиям права и безопасности;
7. доказанное сотрудничество с администрациями таможенных служб;
8. статус УЭО.
9. Отказ от гарантии может быть предоставлен УЭО и другим операторам с низким уровнем риска, а также некоторым типам средств перевозки, определенным правительством.
10. Таможенные администрации могут временно приостановить использование отказа от гарантий в отношении УЭО и других операторов, если операторы не обеспечивают соблюдение уголовного или гражданского права либо имеют место текущие или незавершенные разбирательства с участием таких операторов.
11. Администрациям таможенных служб советуется составить список товаров, к которым отказ от гарантии не применим.

Формы гарантий

1. Таможенные администрации должны принимать гарантии любой формы. Возможные разновидности гарантии (не ограничиваясь перечисленным):
2. денежные депозиты (в национальной или иностранной валюте);
3. временное размещение средств на банковском счете Таможенной администрации;
4. котируемые ценные бумаги;
5. договор залога движимого имущества (например, транспортного средства);

113

1. договор залога недвижимого имущества (например, офиса или

производственных помещений);

1. банковская гарантия;
2. договор страхования;
3. договор поручительства;
4. международные гарантии;
5. региональные гарантии.
6. Таможенные администрации должны предоставить гарантии для

осуществления транзита в электронной форме.

1. Таможенные администрации сохраняют за собой право отказать в принятии определенной формы гарантии или потребовать предоставить другую гарантию, если у них возникают сомнения в отношении соблюдения данного требования гарантом или транзитным оператором. Таможенные администрации должны сообщить транзитному оператору о причинах отказа в форме гарантии или требования о предоставлении гарантии в другой форме.

Полная гарантия

1. Таможенные администрации должны разработать стандартную процедуру предоставления всеобъемлющей гарантии, в которой они осуществят подсчет базовой суммы на основании объема транзитных операций, осуществленных заявителем ранее.
2. Если у транзитного оператора отсутствует история предыдущих операций, сумма всеобъемлющей гарантии не должна превышать суммы импортных пошлин и других сборов, которые могут подлежать оплате в связи с каждой транзитной декларацией за период между помещением товаров под транзитную процедуру и оформлением.
3. Сумма всеобъемлющей гарантии должна быть максимально низкой.
4. Таможенные администрации поощряются к снижению суммы всеобъемлющей гарантии (например, на 25 %, 50 % или 100 % (отказ от гарантии)), принимая во внимание устойчивое финансовое положение, достаточный опыт и/или другие соответствующие факторы, применимые в отношении транзитных операторов.
5. Таможенные администрации могут пересматривать базовую сумму всеобъемлющей гарантии и корректировать ее с учетом объема транзитных операций, осуществленных оператором.
6. Транзитные операторы и Таможенные администрации должны контролировать использование всеобъемлющих гарантий, вести учет каждой транзитной операции для избежания превышения базовой суммы всеобъемлющей гарантии.
7. Транзитные операторы должны уведомить Таможенную администрацию о

114

возможном превышении базовой суммы, а также должны внести корректировки в данную сумму, предоставив дополнительную гарантию.

1. После завершения транзитной операции гарантия, покрывающая такую операцию, подлежит продлению; должна иметься возможность переноса такой гарантии тем же транзитным оператором на другую транзитную операцию.
2. Таможенные администрации могут временно приостановить использование всеобъемлющих гарантий, если операторы не обеспечивают соблюдение уголовного или гражданского права либо имеют место текущие или незавершенные разбирательства с участием таких операторов.

Оформление гарантий

1. Гарантии должны быть оформлены незамедлительно после завершения соответствующей транзитной операции.
2. В системах, основанных на обороте бумажных документов, оформление гарантии может занять до 3 рабочих дней после завершения транзитной операции.

Применение мер по обеспечению безопасности наряду с транзитными гарантиями

1. Таможенные администрации не должны применять таможенный конвой или таможенное сопровождение в целях защиты доходов в том случае, когда присутствует достаточное покрытие по гарантии.

Системы международных/ региональных гарантий

1. Правительствам рекомендуется предпринимать необходимые меры для развития или присоединения к системам региональных или международных гарантий, являющихся более эффективными, нежели цепочки национальных систем гарантий.
2. Правительствам рекомендуется присоединяться к существующим

региональным транзитным соглашениям и международным конвенциям.

1. Правительствам рекомендуется определять условия для взаимного признания гарантий.

Гарант

1. Гарант может являться физическим или юридическим лицом.
2. Гарант должен иметь разрешение от компетентных органов в соответствии с национальным законодательством и/или региональными/ международными соглашениями.
3. Правительствам рекомендуется утверждать организации, не являющиеся

115

банками и страховыми компаниями, в качестве гарантов в соответствии с национальным законодательством и/или региональными/ международными соглашениями.

1. Ответственность гаранта возникает с момента предоставления гарантии в таможенный орган страны выезда и начала транзитной операции.
2. Ответственность гаранта ограничивается суммой, указанной в документе о гарантии.
3. Пошлины и сборы
4. Таможенные администрации не должны взимать какие-либо пошлины или сборы за транзит, кроме сборов за административные расходы в связи с транзитом или сборов за оказанные услуги. Административные расходы могут включать в себя следующие пошлины и сборы (которые должны поддерживаться на минимальном уровне):
5. специальные пошлины за работу в нерабочие часы;
6. специальные пошлины за работу вне помещений таможни;
7. специальные пошлины за использование дополнительных помещений (например, в случае крупногабаритных товаров);
8. сборы за хранение;
9. сборы за специальные меры, процедуры или услуги по запросу транзитного оператора (например, таможенный конвой или таможенное сопровождение по требованию оператора).
10. Величина любых сборов, указанных выше, не должна превышать фактические расходы на оказанные услуги.
11. Если Таможенные администрации не взимают пошлины или сборы за вышеупомянутые административные расходы в связи с импортом или экспортом, а также другими таможенными процедурами, то они не должны взимать такие пошлины и сборы в связи с транзитом.
12. Таможенные администрации могут установить единую ставку для оплаты за административные расходы или услуги в связи с транзитом. Сумма к оплате не должна зависеть от стоимости транзитных товаров.
13. Таможенные администрации не должны применять транзитные пошлины при возникновении опасений угрозы доходам или безопасности.
14. Таможенные администрации не должны взимать пошлины в связи с транзитными гарантиями. Таможенные администрации не должны начислять комиссию в случае, если национальная ассоциация выступает в качестве гаранта.
15. Упрощение формальностей

Требования относительно документов

116

1. Таможенные администрации и другие государственные органы должны обеспечить уменьшение объема данных, требуемых для оформления транзитной декларации, до объема, необходимого для идентификации товаров и транспортного средства, а также обеспечивающего соблюдение требований Таможенной администрации и других государственных органов.
2. Таможенные администрации и другие государственные органы должны пересмотреть формальности и требования к документам для осуществления транзита с целью их упрощения.
3. Таможенные администрации поощряются к созданию специальных благоприятных условий и требований, включая предоставление данных и упрощенных форм для транзитных операций с участием малых или средних предприятий (МСП).
4. Таможенные администрации и другие государственные органы должны пересмотреть формальности и требования к документам для осуществления транзита с целью приведения их в соответствие с региональными и международными требованиями.

Использование коммерческих или транспортных документов в качестве транзитных деклараций

1. Таможенные администрации должны принимать коммерческие и транспортные документы (в бумажной и/или электронной форме) в качестве транзитных деклараций в том случае, если документ удовлетворяет всем требованиям, предъявляемым таможней.
2. Таможенные администрации не должны требовать от декларанта предоставления определенных данных в транзитной декларации в том случае, если в сопутствующих коммерческих или транспортных документах необходимые данные были четко указаны.
3. Правительства поощряются к сотрудничеству со всеми заинтересованными лицами для обеспечения стандартизации различных коммерческих и транспортных документов.

Использование международных таможенных документов

1. Таможенные администрации должны позволить транзитным операторам использовать международные транзитные документы, такие как книжки МДП или книжки CPD, в качестве национальных транзитных деклараций даже в том случае, если они не являются договаривающимися сторонами, подписавшими соответствующую международную конвенцию.

Вспомогательные документы

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны

117

определить и опубликовать список необходимых вспомогательных документов, которые должны прилагаться к транзитной декларации, при этом следует указать только важные документы.

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны принимать электронные копии или электронные вспомогательные документы в целях соблюдения формальностей при транзите.

Подача транзитной декларации до прибытия товаров

1. Таможенные администрации и другие правительственные органы должны обеспечить подачу транзитных деклараций и вспомогательных документов до прибытия товаров посредством любых средств связи.
2. Если согласно национальному законодательству транзитные операторы должны заранее предоставить электронную транзитную декларацию, то установленный срок и другие требования должны быть приведены в соответствии со стандартными и техническими спецификациями, изложенными в Рамочных стандартах безопасности ВТамО.

Одно окно

1. Правительства должны обеспечить и поддерживать работу одного окна, позволяющего транзитным операторам подавать транзитные декларации и другую требуемую документацию вовлеченным органам или ведомствам в едином пункте ввоза.
2. Для создания эффективного одного окна, предполагающего осуществление транзитных операций, Таможенные администрации должны ссылаться на рекомендации, содержащиеся в Компендиуме ВТамО по одному окну.
3. Одно окно должно обеспечить отсутствие запросов требуемой документации и/или данных, которые были предоставлены посредством одного окна, со стороны вовлеченных органов или ведомств, за исключением чрезвычайных обстоятельств.
4. Исключительные случаи, когда документацию, полученную посредством одного окна, требуется предоставить повторно, должны быть установлены и опубликованы.
5. Управление рисками
6. Таможенные администрации должны разработать и поддерживать функционирование системы управления рисками в целях таможенного контроля при осуществлении транзита в соответствии с Компендиумом ВТамО по управлению рисками.
7. Правительства поощряются к введению систем управления рисками, внедренных во все службы пограничного контроля страны и соседних стран/ стран,

118

являющихся участниками региональных интеграционных инициатив.

1. Инструкции для УЭО при осуществлении транзитных операций
2. Правительства должны внедрить Программу уполномоченных экономических операторов в соответствии с Рамочными стандартами безопасности ВТамО, а также другими соответствующими инструментами ВТамО.
3. Таможенные администрации должны предоставить УЭО преимущества, выражающиеся в упрощении транзитных операций при участии в программах УЭО. Преимущества могут выражаться, помимо прочего, в:
4. преимуществах, перечисленных в Приложении IV к Рамочным стандартам безопасности ВТамО;
5. возможности определения собственного срока поставки транзитных товаров в место назначения;
6. возможности использования собственных печатей, одобренных Таможенной администрацией;
7. отмене или снижении суммы гарантии в связи с транзитом;
8. возможности осуществления транзитных операций без предоставления товаров и транзитной декларации в таможенный орган страны выезда (уполномоченный грузоотправитель);
9. возможности получения товаров в своих помещениях или другом оговоренном месте без предъявления товаров, а также транзитных деклараций в таможенном органе страны назначения (уполномоченный грузополучатель);
10. использовании отдельной инфраструктуры для УЭО.
11. Таможенные печати и иные меры безопасности

Использование Таможенных печатей и иных мер безопасности

1. После того как таможенный орган страны выезда опечатывает транзитный товар таможенными печатями или применяет к нему другие меры безопасности, другие организации на пути его следования не применяют дополнительных ограничений в отношении товаров.
2. Таможенный орган страны выезда принимает все необходимые меры для того, чтобы предоставить таможенному органу в месте назначения и таможенным органам на пути следования возможность осуществлять контроль и проверку целостности груза и таможенных печатей, а также выявлять несанкционированное вмешательство.
3. Печати, поставленные грузоотправителями, перевозчиками и транспортными компаниями, признаются таможенными печатями в том случае, если данные печати были одобрены Таможенными администрациями.
4. В целом таможенный орган страны выезда использует таможенные печати для обеспечения целостности транзитных товаров. Прочие меры безопасности

119

применяются лишь в том случае, если таможенных печатей недостаточно для обеспечения целостности транзитных товаров.

1. Таможенный орган страны выезда не должен применять дополнительные меры безопасности для обеспечения целостности транзитных товаров, кроме требующихся для данного уровня риска.
2. В случае предоставления гарантии на транзитные товары таможенный орган страны выезда не применяет мер безопасности, за исключением таможенных печатей, для обеспечения соответствующей выручки.
3. Таможенным администрациям рекомендуется обмениваться оттисками печатей.

Особые положения о применении таможенных печатей

1. Таможенные печати и крепления, используемые в таможенном транзите, должны соответствовать минимальным требованиям, приведенным в приложении к главе 1, Специальное приложение Е к ПКК, и прочим международным требованиям и соглашениям.
2. Таможенные печати и идентификационные знаки, поставленные иностранной таможней, принимаются для целей таможенного транзита, если
3. они не считаются недействительными;
4. они не являются небезопасными;
5. не имелось попыток взлома; или
6. Таможня не принимает решение провести инспекцию товаров.
7. Информация о таможенных печатях и идентификационных знаках должна быть заранее предоставлена всем таможенным организациям по пути следования товара, а также организации в пункте назначения.

Электронные таможенные печати

1. Таможенные администрации не должны обязывать транзитных операторов проставлять электронные печати, за исключением случаев, когда обычных печатей недостаточно для обеспечения целостности транзитных товаров.
2. В том случае, если Таможенная администрация обязует транзитных операторов использовать электронные таможенные печати, Таможня не должна взимать административные/ операционные сборы за использование печатей, отличные от стоимости самой печати. Если электронная печать запрашивается транзитным оператором, Таможенные администрации могут взимать сборы с такого оператора.
3. Таможенным администрациям рекомендуется разрабатывать региональные электронные таможенные печати для использования в транзитных операциях в регионе, так как замена электронной печати на другую печать на границе может приводить к задержкам.

120

Меры безопасности относительно загружаемых устройств

1. Правительства поддерживаются в том, чтобы продвигать использование контейнеров и прочего транспортного оборудования, которое может быть защищено таможенными печатями (в отличие от товаров, перевозимых навалом).
2. Транспортировочное оборудование должно быть сконструировано и оборудовано таким образом, чтобы:
3. в запечатанную часть транспортировочного оборудования невозможно было поместить или достать товары без видимых следов таких действий или без нарушения таможенной печати;
4. на них можно было просто и эффективно ставить таможенные печати;
5. они не содержали секретных отделений, в которые можно спрятать товар;
6. все отделения, в которых может быть расположен товар, были доступны для таможенной инспекции.
7. Правительства должны обращаться к Приложению 4 Таможенной конвенции о контейнерах (1972) и Приложениям 2-7 Конвенции МДП для получения подробной информации относительно специальных технических условий по защите целостности загружаемых устройств.

Предписываемые временные лимиты и маршрут транзита

1. Предписываемый временной лимит может использоваться как дополнительное средство защиты, совместно с таможенной печатью.
2. В том случае, если таможенная администрация устанавливает временной лимит транзита, он должен быть достаточным для целей транзитной операции.
3. После установления временного лимита выпускающей организацией, он не может быть изменен другими организациями по пути следования, кроме исключительных случаев.
4. При установке временного лимита таможенные администрации должны учитывать правила, актуальные относительно операций по транзиту, такие как рабочие часы и обязательный период отдыха для водителей автодорожного транспорта.
5. Если транзитные товары поступили в таможенный пункт назначения или таможенное управление, где были задекларированы товары, после истечения временного лимита и задержка произошла по причине обстоятельств, не связанных с транзитным оператором, считается, что оператором было обеспечено соответствие предписанному временному лимиту.
6. Таможенная администрация может установить определенный маршрут только в тех случаях, когда установление временного лимита и другие меры являются недостаточными для обеспечения успешного проведения транзита.

121

1. Таможенные администрации должны позволять транзитным операторам изменять установленный маршрут, если у операторов имеется для этого обоснованная причина. Соответствующие таможенные органы, принимающие участие в транзите, должны быть уведомлены о таких изменениях в максимально короткие сроки.

Таможенное сопровождение

1. Таможенная администрация может использовать таможенное сопровождение только в том случае, если:
2. утеря таможенных товаров по пути следования создаст угрозу безопасности на таможенной территории;
3. прочие меры безопасности не применимы в связи с типом транзитных товаров или транспортного средства;
4. транзитный оператор запрашивает таможенное сопровождение.
5. Если таможенная администрация использует таможенное сопровождение в связи с наличием высокого уровня риска, она не должна взимать никаких сборов за такое таможенное сопровождение. Только в том случае, если сопровождение запрашивается непосредственно самим оператором, оно рассматривается как дополнительная услуга и подлежит оплате.
6. Информация о стоимости таможенного сопровождения должна быть отражена в национальном таможенном законодательстве и доступна широкой общественности.

Положения о дорожных КПП

1. Правительствам рекомендуется проводить необходимый контроль относительно транзитных товаров в таможенных отделениях страны отправления или пограничных пунктах, и они не должны создавать дорожных КПП.
2. Скоординированное управление границами

Основной принцип скоординированного управления границами (СУГ)

1. Правительства должны стимулировать взаимодействие между своими таможенными администрациями и иными компетентными государственными органами, а также прочими правительственными институтами, несущими ответственность за пограничный контроль и процедуры, связанные с транзитом товаров.
2. Правительства также должны сотрудничать с правительствами соседних государств для координации процедур прохождения границы и упрощения транзитных операций.

Институциональные договоренности по СУГ

122

1. Правительства должны координировать деятельность различных организаций пограничного контроля в отношении транзитных операций, в частности, через Национальные комитеты по содействию торговле.
2. Таможенные администрации должны играть важную роль в Национальных комитетах по содействию торговле для создания эффективных транзитных режимов.
3. Правительства должны назначать национальных транзитных координаторов для рассмотрения всех запросов и предложений других Правительств относительно успешного функционирования транзитных операций. Правительство может назначить на должность национального транзитного координатора таможенную администрацию.

Координация рабочих дней и часов

1. Правительства должны координировать рабочие дни и часы компетентных органов, ответственных за пограничный контроль и процедуры, связанные с транзитом.
2. Правительства должны взаимодействовать с правительствами соседних стран для установления общих рабочих часов и дней.

Совместные меры контроля

1. В том случае, если транзитные товары должны быть проинспектированы несколькими пограничными организациями, меры контроля должны применяться в одно время и в одном месте.
2. Правительствам рекомендуется предоставить таможенным администрациям официальные права для проведения инспекций транзитных товаров от имени других пограничных контрольных органов в случаях, когда не требуется проведения специальной экспертизы.
3. Правительствам рекомендуется планировать совместные меры контроля с учетом распределения ресурсов и обмена разведывательными данными между Таможенными администрациями и другими правительственными организациями.
4. Правительства должны взаимодействовать с правительствами соседних стран для осуществления совместного контроля над транзитными товарами. Правительствам рекомендуется признавать результаты контрольных мероприятий и мер по управлению рисками, принятых другими правительствами, во избежание ненужного дублирования инспекций транзитных товаров.

Единый пункт таможенного контроля (ЕПТК)

1. Правительства должны предпринимать меры для создания ЕПТК для проведения эффективных операций по транзитам, с использованием

123

существующих материалов, таких как Сборник материалов ЕПТК.

1. Физическая инфраструктура и оборудование

Создание эффективной транзитной инфраструктуры

1. Правительства должны разработать и сформировать отдельную инфраструктуру для различных типов перевозки, а также гарантировать, что транзитным товарам обеспечена беспрепятственная перевозка.
2. Правительствам рекомендуется создавать отдельную инфраструктуру для перевозки пассажиров и транзитных товаров.
3. Правительства должны создать отдельную инфраструктуру для разных типов рисков и обеспечить наличие красного и зеленого коридора.
4. Правительства должны приложить усилия для использования

альтернативных источников энергии, таких как солнечная энергия и энергия ветра, а также резервных источников энергии, для обеспечения беспрепятственного прохождения транзитных товаров через границу. В особо уязвимых и удаленных регионах должно быть установлено оборудование для экономии воды и энергии.

1. Прозрачность и борьба с коррупцией

Обеспечение прозрачности

1. Правительства должны гарантировать, что вся актуальная информация относительно транзитных операций является открытой, бесплатной и легкодоступной для всех транзитных операций в соответствии с Декларацией о прозрачности и предсказуемости ВТамО и Декларацией Аруша ВТамО.
2. Информация о транзитных операциях, подлежащая раскрытию, должна включать в себя следующее:
3. транзитные процедуры (включая процедуры в портах, аэропортах и других пунктах въезда), требуемые формы и документы;
4. пошлины и сборы, взимаемые государственными органами или от их имени в связи с импортом, экспортом или транзитом;
5. контактную информацию о пунктах направления запросов;
6. ограничения или запреты на импорт, экспорт или транзит;
7. список особых товаров;
8. данные о наказании за нарушение импортных, экспортных или транзитных формальностей;
9. процедуры апелляции или пересмотра;
10. общие правила, применимые к таможенному сопровождению; а также
11. информацию о гарантиях, включая единичные или множественные гарантии по транзакциям, если применимо.

Борьба с коррупцией

124

1. Правительства должны разработать, усилить и реализовать эффективные программы национальной целостности для предотвращения коррупции в работе таможенных администраций и иных органов пограничного контроля в соответствии с Арушской декларацией ВТамО, Инструкцией по сохранению целостности, проектом Этического кодекса и иными соответствующими документами.
2. Правительствам рекомендуется усилить внутренние системы контроля, связанные с аспектами работы таможни в сфере транзита.
3. Правительствам рекомендуется усилить компетенции и ресурсы национальных надзорных/аудиторских органов для обеспечения эффективного и регулярного контроля.

Взаимодействие с частным сектором для обеспечения транспарентности

1. Правительства должны создать коммуникационные системы, такие как телефонные горячие линии и/или электронные службы поддержки, позволяющие частному сектору, гражданским служащим и общественности в целом получать необходимую информацию, а также отчеты по случаям коррупции.
2. Партнерство с бизнесом

Взаимодействие с бизнесом

1. Правительства должны как можно раньше предоставить частному сектору возможности для участия в разработке законов и норм, связанных с перемещением транзитных товаров.
2. Правительства должны предоставлять частному сектору достаточные возможности и адекватные сроки для подачи комментариев относительно введения или изменения законов и норм общего применения, касающихся движения транзитных товаров.
3. При составлении, изменении и проверке политик и процедур транзита правительства должны убедиться, что микропредприятия, предприятия малого и среднего бизнеса или аналогичные операторы имеют достаточно возможностей для выражения своих взглядов на такие политики и процедуры.
4. Таможенные администрации должны разработать программы партнерства с бизнесом для усовершенствования эффективных транзитных режимов в соответствии с Инструкцией ВТамО о партнерстве между бизнесом и таможней.
5. Правительства должны разрабатывать процедуры для проверки и подачи заявлений против административных решений, связанных с транзитом.
6. Оценка эффективности
7. Правительствам рекомендуется проводить периодические исследования

125

срока выпуска в рамках транзитных операций совместно с партнерами вдоль торговых путей для выявления затруднений транзита. Исследования проводятся в соответствии с инструкциями ВТамО.

1. ИВВ в рамках транзитных операций должны проводиться с привлечением различных заинтересованных лиц, включая частный сектор и контрольные и регулирующие органы.
2. После проведения ИВВ правительства должны разработать планы действий или рекомендации для улучшения транзитных операций.
3. Правительства должны проводить мониторинг и оценку (внутреннюю и внешнюю) программ, реализованных в соответствии с инструкциями.

126

1. **Международные правовые рамки**

**ГЕНЕРАЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ТАРИФАМ И ТОРГОВЛЕ (ГАТТ 1947)**

СТАТЬЯ V.

СВОБОДА ТРАНЗИТА

1. Товары (включая багаж), а также суда и другие транспортные средства считаются находящимися в транзите через территорию договаривающейся стороны, когда провоз через такую территорию, при наличии или отсутствии перегрузки, складирования, дробления партий или перемены вида транспорта, яв-ляется лишь частью полного маршрута, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы догова­ривающейся стороны, через территорию которой совершается движение груза. Движение такого характера определяется в настоящей статье как "транзитные перевозки".
2. Устанавливается свобода транзита через территорию каждой договаривающейся стороны по маршрутам, наиболее удобным для международного транзита, для транзитных перевозок на территории или из территорий других договаривающихся сторон. Не делается никакого различия, основанного на флаге су-дов, месте происхождения, отправления, захода, выхода или назначения или каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товары, суда или другие транспортные средства.
3. Любая договаривающаяся сторона может требовать, чтобы транзитные перевозки через ее террито-рию совершались через соответствующую входную таможню, но, за исключением случаев несоответствия применяемым таможенным законам и правилам, такие перевозки, идущие из территории других договаривающихся сторон или на их территорию, не подвергаются каким-либо излишним задержкам или ограничениям и освобождаются от таможенных пошлин и от всех транзитных или иных сборов, установленных в отноше-нии транзита, за исключение сборов за перевозку или сборов, соразмерных с административными расхода-ми, вызываемыми транзитом, или со стоимостью предоставляемых услуг.
4. Все сборы и правила, установленные договаривающимися сторонами для транзитных перевозок на территории или из территорий других договаривающихся сторон должны быть разумными, с учетом усло-вий перевозки.
5. В отношении всех сборов, правил и формальностей, связанных с транзитом, каждая договариваю-щаяся сторона предоставляет транзитным перевозкам, идущим на территорию или из территории любой другой договаривающейся стороны, режим не менее благоприятный, чем режим, предоставленный транзит-ным перевозкам в любую третью страну или из нее\*.
6. Каждая договаривающаяся сторона предоставляет товарам, которые находились в транзите через территорию любой другой договаривающейся стороны, режим не менее благоприятный, чем режим, кото-рый был бы предоставлен таким товарам, если бы они

127

транспортировались с места происхождения к месту назначения без прохода через территорию такой другой договаривающейся стороны. Любая договариваю-щаяся сторона, однако, может сохранять в силе свои требования о прямой отгрузке, существующие на дату настоящего Соглашения, в отношении любых товаров, для которых такая прямая отгрузка является непре-менным условием получения права на ввоз товаров по преференциальным ставкам пошлин или имеет отно-шение к установленному договаривающейся стороной методу оценки для целей взимания пошлин.

1. Положения настоящей статьи не применяются к транзитному движению самолетов, но применяют-ся к воздушному транзиту товаров (включая багаж).

128

**СОГЛАШЕНИЕ ОБ УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ (СУПТ)**

Члены,

Преамбула

Принимая во внимание переговоры, запущенные в соответствии с Дохийской министерской декларацией;

Учитывая и подтверждая мандат и принципы, содержащиеся в пункте 27 Дохийской министерской декларации (WT/MIN(01)/DEC/1) и в Приложении D Решения о Дохийской рабочей программе, принятого Генеральным Советом

1. августа 2004 г. (WT/L/579), а также в пункте 33 Приложения Е к Гонконгской министерской декларации(WT/MlN(05)/DEC);

Намереваясь прояснить и улучшить соответствующие положения статей V, VIII и X ГАТТ 1994 с целью дальнейшего ускорения перемещения, выпуска и таможенной очистки товаров, включая транзитные товары;

Признавая особые потребности развивающихся и особенно наименее развитых стран Членов и желая усилить помощь и поддержку в наращивании потенциала в этой области;

Признавая необходимость эффективного сотрудничества между Членами по вопросам упрощения процедур торговли и соблюдения таможенных правил,

Настоящим соглашаются о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

СТАТЬЯ 1: ОПУБЛИКОВАНИЕ И ДОСТУП К ИНФОРМАЦИИ 1 Опубликование

* 1. Каждый Член должен оперативно публиковать следующую информацию на недискриминационной основе и в легко доступной форме с тем, чтобы правительства, лица, осуществляющие торговлю, и другие заинтересованные стороны имели возможность ознакомиться с ней:
1. процедуры импорта, экспорта и транзита (включая процедуры, действующие в портах,

аэропортах и других пунктах пропуска) а также необходимые формы и документы;

1. применяемые ставки пошлин и налогов любого характера, взимаемых при импорте или

экспорте или в связи с импортом или экспортом;

1. платежи и сборы, взимаемые правительственными ведомствами или в пользу таких ведомств при импорте, экспорте или транзите или в связи с импортом, экспортом или транзитом;
2. правила классификации или оценки товаров для таможенных целей;
3. законы, подзаконные акты и административные распоряжения общего применения, касающиеся правил происхождения;
4. ограничения или запреты в отношении импорта, экспорта или транзита;

129

1. наказания за нарушения импортных, экспортных или транзитных формальностей;
2. процедуры апелляции или пересмотра;
3. соглашения или их отдельные положения с любой страной или странами, касающиеся

импорта, экспорта или транзита; и

1. процедуры, связанные с администрированием тарифных квот.
2. Ничто в настоящих положениях не должно толковаться, как требование опубликовывать или предоставлять информации на языке, отличном от языка Члена, за исключением случаев, указанных в пункте 2.2.
3. Информация, доступная в сети Интернет
	1. Каждый Член должен предоставлять и обновлять, по мере возможности и необходимости, следующую информацию в сети Интернет:
4. описание
5. 1 своих процедур в отношении импорта, экспорта и транзита, включая процедуры обжалования или пересмотра, которое бы для информировало правительства, лиц, осуществляющих торговлю, и других заинтересованных сторон о практических шагах, необходимых для осуществления импорта, экспорта и транзита;
6. формы и документы, необходимые для импорта в, экспорта из или транзита через территорию этого Члена;
7. контактную информацию информационного центра (центров).
8. В случае целесообразности описание, указанное в подпункте 2.1 «а», должно быть также доступно на одном из официальных языков ВТО.
9. Членам рекомендуется предоставить доступ к дальнейшей информации, связанной с торговлей через Интернет, включая соответствующее законодательство, имеющее отношение к торговле, в том числе к информации, указанной в пункте 1.1.
10. Информационные центры
11. Каждый Член должен в пределах имеющихся у него ресурсов учредить или поддерживать работу одного или нескольких информационных центров в целях предоставления ответов на обоснованные запросы правительств, лиц, осуществляющих торговлю, и других заинтересованных сторон по вопросам, указанными в пункте 1.1, а также требуемых форм и документов, указанных в подпункте 1.1 «а».
12. Члены таможенного союза или Члены, участвующие в региональной интеграции, могут создавать или поддерживать работу общих информационных центров на региональном уровне с целью удовлетворения требований пункта 3.1 в отношении общих процедур.
13. Членам рекомендуется не требовать взимания платы за ответы на запросы и предоставление требуемых форм и документов. Если таковые имеются, Члены должны ограничивать сумму платежей и сборов приблизительной стоимостью оказанных услуг.
14. Информационные центры должны отвечать на запросы и предоставлять формы и документы в течение разумного периода времени, установленного каждым Членом, который может варьироваться в зависимости от характера и сложности запроса.

1 Каждый Член по своему усмотрению вправе устанавливать на таких веб-сайтах правовые ограничения в

отношении такого описания.

130

1. Уведомление

Каждый Член должен уведомлять Комитет по упрощению процедур торговли, учрежденный в соответствии с пунктом 1.1 статьи 23 (именуемый в дальнейшем в этом Соглашении - «Комитет»):

1. об официальном (-ых) месте (-ах) опубликовании информации, указанной в подпунктах 1.1 «а»-«|»; и
2. о URL-адресах веб-сайтов, указанных в пункте 2.1; и
3. о контактной информации информационных центров, указанных в пункте 3.1.

СТАТЬЯ 2: ВОЗМОЖНОСТЬ КОММЕНТИРОВАНИЯ, ИНФОРМАЦИЯ ДО ВСТУПЛЕНИЯ

В СИЛУ И КОНСУЛЬТАЦИИ

1. Возможность комментирования и информация до вступления в силу
	1. Каждый Член должен по мере возможности и способом, не противоречащим его национальному законодательству и правовой системе, предоставить возможность и достаточный период времени для того, чтобы, лица, осуществляющие торговлю и другие заинтересованные стороны могли представить комментарии в отношении предлагаемого введения или изменения законов и иных актов общего применения, относящихся к перемещению, выпуску и таможенной очистке товаров, включая товары, находящиеся в транзите.
	2. Каждый Член должен по мере возможности и способом, не противоречащим его национальному законодательству и правовой системе, обеспечивать опубликование новых законов и иных нормативных актов общего применения или изменения к ним, относящиеся к перемещению, выпуску и таможенной очистке товаров, включая товары, находящиеся в транзите, или общедоступность информации о них иным способом как можно раньше до их вступления в силу с тем, чтобы лица, осуществляющие торговлю, и другие заинтересованные стороны могли с ними ознакомиться.
	3. Изменения ставок таможенных пошлин или тарифов, меры освобождения от оплаты, меры, эффективность которых может быть снижена в результате выполнения пунктов 1.1. или 1.2, меры, применяемые в чрезвычайных обстоятельствах, или незначительные изменения в национальном законодательстве и правовой системе не подпадают под действие положений пунктов 1.1 и 1.2.
2. Консультации

Каждый Член должен в соответствующих случаях обеспечивать проведение регулярных консультаций между пограничными органами и лицами, осуществляющими торговлю, или другими заинтересованными сторонами на своей территории.

СТАТЬЯ 3: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

1. Каждый Член должен принять предварительное решение в разумный срок заявителю, который подал письменный запрос, содержащий всю необходимую информацию. Если Член отказывается принимать предварительное решение, он должен оперативно уведомить об этом заявителя в письменной форме, с изложением соответствующих

131

фактов и основанием для принятия такого решения.

1. Член может отказать в принятии предварительного решения в отношении заявителя в случае, если вопрос, затронутый в заявлении:
2. уже находится на рассмотрении в отношении заявителя в любом правительственном ведомстве, апелляционном органе или суде;
3. уже был рассмотрен апелляционным органом или судом.
4. Предварительное решение должно быть действительно в течение разумного периода времени после его выдачи, если законы, факты или обстоятельства, связанные с этим решением, не изменились.
5. Если Член отзывает, изменяет или признает недействительным предварительное решение, он должен уведомить заявителя в письменной форме с изложением соответствующих фактов и основания принятого решения. Если Член ретроактивно отзывает, изменяет или признает недействительным предварительное решение, он может это сделать только в случае, если решение было основано на неполной, неправильной, недостоверной или вводящей в заблуждение информации.
6. Предварительное решение, принятое Членом, должно быть обязательным для этого Члена в отношении заявителя, который обращался за таким решением. Член может предусмотреть обязательность предварительного решения для заявителя.
7. Каждый Член должен публиковать, по крайней мере:
8. требования к заявлению на предварительное решение, в том числе информацию,

которая должна быть предоставлена, и формат;

1. период времени, в течение которого он будет принимать предварительное решение; а также
2. время, в течение которого предварительное решение является действительным.
3. Каждый Член должен осуществлять по письменному запросу заявителя пересмотр предварительного решения или решения об отзыве, изменении или признании предварительного решения недействительным2.
4. Каждый Член должен стремиться делать публично доступной любую информацию по предварительным решениям, которая, по его мнению, представляет значительный интерес для других заинтересованных сторон, принимая во внимание необходимость защиты конфиденциальной коммерческой информации.
5. Определения и сфера действия:

а) Предварительное решение - это письменное решение, принимаемое Членом в отношении заявителя до импорта указанного в заявлении товара, в котором описан режим, который такой Член предоставит товару в момент ввоза, в отношении:

1. тарифной классификации товара; и
2. происхождения товара3.

2 В соответствии с этим пунктом: а) до или после совершения действий на основании предварительного решения должностное лицо, официальная служба или орган, принявшие решение, вышестоящий или независимый административный орган или судебная власть; и b) Член не обязан предоставлять заявителю обращения возможность воспользоваться пунктом 1 статьи 4.

3 При этом понимается, что предварительное решение о происхождении товара может быть оценкой происхождения для целей Соглашения по правилам происхождения, если решение соответствует требованиям настоящего Соглашения и Соглашения по правилам происхождения. Таким же образом, оценка

132

1. В дополнение к предварительным решениям, определенным в подпункте «а», Членам

также рекомендуется принимать предварительные решения по:

1. соответствующему методу или критериям и их применению, которые должны быть использованы для определения таможенной стоимости при определенном наборе фактов;
2. применимости требований Члена о полном или частичном освобождении от уплаты таможенных пошлин;
3. применению требований Члена в отношении квот, в том числе тарифных квот; и
4. любым дополнительным вопросам, по которым Член считает возможным принять предварительное решение.
5. Заявителем является экспортер, импортер или любое лицо с обоснованным запросом

или его представитель.

1. Член может требовать, чтобы заявитель имел юридическое представительство на его территории. По мере возможности такие требования не должны ограничивать категории лиц, имеющих право на запрос предварительного решения, принимая во внимание особые потребности малых и средних предприятий. Эти требования должны быть ясными и транспарентными и не являться средством произвольной или неоправданной дискриминации.

СТАТЬЯ 4: ПРОЦЕДУРЫ АПЕЛЛЯЦИИ ИЛИ ПЕРЕСМОТРА

1. Каждый Член должен на своей территории предоставлять любому лицу, в отношении которого таможенные органы принимают административное решение 4, права на:
2. административное обжалование или пересмотр вышестоящим административным органом или независимым от должностного лица или ведомства, выдавшего решение;

и/или

1. судебное обжалование или пересмотр этого решения.
2. Законодательством Члена может быть предусмотрено требование о предварительном административном обжаловании или пересмотре, до проведения судебного обжалования или пересмотра.
3. Каждый Член должен обеспечивать проведение процедуры обжалования или пересмотра на недискриминационной основе.

происхождения по Соглашению по правилам происхождения может быть предварительным решением о происхождении товара для целей настоящего Соглашения, если решение отвечает требованиям обоих соглашений. Члены не обязаны создавать отдельные механизмы, на основании этого положения в дополнение к тем, которые уже созданы в соответствии с Соглашением по правилам происхождения для оценки происхождения при условии выполнения требований настоящей статьи.

Административное решение в данной статье означает решение, имеющее юридическую силу, которое затрагивает права и обязанности конкретного лица в конкретном случае. При этом понимается, что административное решение в данной статье охватывает административные действия в понимании статьи X ГАТТ 1994 или несовершение административного действия или непринятие административного решения, установленных законодательством и правовой системой Члена. Для целей решения вопросы, связанные с такими нарушениями вместо права на обжалование и пересмотр, предусмотренных подпунктом 1«а», Члены могут использовать альтернативные административные механизмы или возможности судебных процедур для того, чтобы давать указания таможенным органам оперативно принять административное решение.

133

1. Каждый Член должен обеспечить, чтобы в случае, если решение по обжалованию или пересмотру, указанному в подпункте 1«а», не принято:
2. в течение срока, предусмотренного в его законах или нормативных правовых актах, или
3. без необоснованной задержки,

у заявителя было право на дальнейшее обжалование или дальнейший пересмотр административным или судебным органом или на любое другое обращение в судебные органы5.

1. Каждый Член должен обеспечивать предоставление лицу, указанному в пункте 1, обоснования этого административного решения для того, чтобы дать этому лицу возможность использовать процедуры обжалования или пересмотра там, где это необходимо.
2. Каждому Члену рекомендуется распространять положения данной статьи на административные решения, выдаваемые соответствующими пограничными органами, помимо таможенных.

СТАТЬЯ 5: ПРОЧИЕ МЕРЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕСПРИСТРАСТНОСТИ,
НЕДИСКРИМИНАЦИИ И ТРАНСПАРЕНТНОСТИ

1. Уведомления об усиленном контроле или проверках

Если Член создает или поддерживает работу системы выдачи уведомлений или инструкций для своих заинтересованных органов об усилении контроля или проверок на границе в отношении продуктов питания, напитков или кормов, указанных в уведомлении или инструкции, для защиты жизни и здоровья человека, животных или растений на своей территории, следующие меры должны применяться в отношении их выпуска, отмены или приостановления:

1. Член может при необходимости направлять уведомление или инструкцию на основании риска;
2. Член может направить уведомление или инструкцию с тем, чтобы они единообразно применялись только в тех пунктах ввоза, к которым применимы санитарные и фитосанитарные условия, на которых основывается уведомление или инструкция;
3. Член должен оперативно прекратить или приостановить действие уведомления или инструкции, если обстоятельства, послужившие основанием для их принятия, больше не существуют, или если в изменившихся обстоятельствах ситуация может быть урегулирована способом, который в меньшей степени ограничивает торговлю; и
4. если Член принимает решение прекратить или приостановить действие уведомления или инструкции, он должен соответствующим образом оперативно опубликовать объявление о прекращении или приостановлении их действия в недискриминационной и

5 Ничто в настоящем пункте не препятствует Членам признавать административное бездействие по обжалованию или пересмотру решением в пользу заявителя в соответствии с их законами и иными нормативными правовыми актами.

134

легко доступной форме либо проинформировать экспортирующего Члена или импортера.

1. Задержание

Член должен оперативно информировать перевозчика или импортера в случае задержания товаров, которые декларировались для ввоза, для проверки таможенными или другими компетентными органами.

1. Процедуры проверок
	1. По запросу Член может предоставить возможность проведения повторной проверки в случае, если результат первой проверки образца, взятого при прибытии, товаров, которые декларировались для ввоза, оказался неудовлетворительным.
	2. Член должен публиковать в недискриминационной и легко доступной форме имена и адреса аккредитованных лабораторий, в которых может быть проведена проверка, или предоставить эту информацию импортеру, если ему предоставляется возможность, указанная в пункте 3.1.
	3. Член должен рассмотреть результаты, если они есть, повторной проверки, проведенной в соответствии с пунктом 3.1, для выпуска и таможенной очистки товаров, и, по возможности, может принять результаты такой проверки.

СТАТЬЯ 6: ПРАВИЛА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЕЖЕЙ И СБОРОВ ПРИ ИМПОРТЕ ИЛИ
ЭКСПОРТЕ ИЛИ СВЯЗАННЫЕ С ИМПОРТОМ И ЭКСПОРТОМ, И ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ

1. Общие правила взимания платежей и сборов, взимаемых при или в связи с импортом и экспортом.
	1. Положения пункта 1 распространяются на все платежи и сборы, за исключением импортных и экспортных пошлин, и налогов, предусмотренные статьей III ГАТТ 1994, взимаемых Членами в связи с импортом или экспортом товаров.
	2. Информация о платежах и сборах должна быть опубликована в соответствии со статьей 1. Эта информация должна включать платежи и сборы, которые будут взиматься, обоснование таких платежей и сборов, компетентный орган, а также время и способ осуществления платежа.
	3. За исключением чрезвычайных ситуаций, между публикацией информации о введении новых или изменении платежей и сборов и датой вступления их в силу должен быть предоставлен разумный период времени. Такие платежи и сборы не должны применяться до тех пор, пока информация о них не опубликована.
	4. Каждый Член по возможности должен периодически пересматривать свои платежи и сборы с целью сокращения их количества.
2. Особые правила взимания платежей и сборов за таможенное оформление, применяемое при импорте и экспорте или в связи с ними

Платежи и сборы за таможенное оформление:

135

1. должны быть ограничены в объеме примерной стоимостью услуг, оказанных при конкретной импортной или экспортной операции или в связи с ней,; и
2. не обязательно должны быть связаны с конкретной импортной или экспортной операцией при условии, что они взимаются за услуги, которые тесно связаны с таможенным оформлением товаров.
3. Штрафные санкции
	1. Для целей пункта 3 термин «штрафные санкции» должен обозначать санкции, налагаемые таможенным органом Члена за нарушение таможенных законов, иных нормативных актов или процедурных требований этого Члена.
	2. Каждый Член должен обеспечивать наложение штрафных санкций за нарушение таможенного законодательства, иных нормативных правовых актов или процедурных требований только на лицо (лиц), ответственное/ных за нарушение, в соответствии со своими законами.
	3. Наложенные штрафные санкции должны зависеть от фактов и обстоятельств дела и быть соразмерными степени и тяжести нарушения.
	4. Каждый Член должен обеспечивать наличие мер, направленных на избежание:
4. конфликта интересов при оценке и сборе штрафных санкций и пошлин; и
5. возникновения стимула для оценки или сбора штрафных санкций, которые несовместимы с требованиями пункта 3.3.
	1. Каждый Член должен обеспечивать при наложении штрафных санкций за нарушение таможенного законодательства, иного нормативного правового акта или процедурных требований, предоставление лицу (лицам), на которое/ые налагаются штрафные санкции, письменного объяснения о характере нарушения и применимом законе, ином нормативном правовом акте или процедуре, на основании которых были определены размер или форма штрафных санкции.
	2. Если лицо добровольно раскрывает таможенному органу Члена обстоятельства нарушения таможенного законодательства, иного нормативного правового акта или процедурного требования до обнаружения нарушения таможенным органом, то Член стремится там, где это возможно, рассмотреть этот факт в качестве потенциального смягчающего фактора при наложении штрафных санкций на это лицо.
	3. Положения настоящего пункта распространяются на штрафные санкции, налагаемые на транзитные перевозки, упомянутые в пункте 3.1.

СТАТЬЯ 7: ВЫПУСК И ТАМОЖЕННАЯ ОЧИСТКА ТОВАРОВ 1 Предварительная обработка

1. Каждый Член должен принимать или сохранять процедуры, позволяющие подать импортную документацию и другую необходимую информацию, включая декларации, для начала обработки до прибытия товаров с целью ускорения выпуска товаров по их прибытии.
2. Каждый Член должен при необходимости обеспечивать предварительную подачу

136

документов в электронном виде для обработки таких документов до прибытия товаров.

2 Электронная оплата

Каждый Член должен в той степени, в которой это возможно, принимать или сохранять процедуры, предоставляющие возможность электронной оплаты пошлин, налогов, сборов и платежей, взимаемых таможенными органами и в связи с импортом и экспортом.

1. Разделение процедур выпуска и принятия окончательного решения по таможенным пошлинам, налогам, платежам и сборам
	1. Каждый Член должен принимать или сохранять процедуры, допускающие выпуск товаров до принятия окончательного решения по таможенным пошлинам, платежам, налогам и сборам, если такое решение не принято до прибытия, по прибытии или в возможно кратчайшие сроки после прибытия, а также при условии что все прочие требования законодательства были соблюдены.
	2. В качестве условия такого выпуска Член может потребовать:
2. уплаты таможенных пошлин, налогов, платежей и сборов, установленных до или по прибытии товаров, и гарантию в отношении любого их размера, которое не было установлено на тот момент, в форме поручительства, залога или другого соответствующего инструмента, предусмотренного его законами и иными нормативными правовыми актами; или
3. гарантию в форме поручительства, залога или другого соответствующего инструмента, предусмотренного его законами и иными нормативными правовыми актами.
	1. Указанная гарантия не должна превышать размера, который требуется Члену для обеспечения уплаты итогового размера таможенных пошлин, налогов, платежей и сборов за товары, покрываемые такой гарантией.
	2. В случаях обнаружения правонарушения, требующего наложения денежных взысканий или штрафов, может требоваться гарантия для взысканий и штрафов, которые могут быть наложены.
	3. Гарантия, указанная в пунктах 3.2 и 3.4, должна быть снята, если она более не требуется.
	4. Ничто в настоящих положениях не затрагивает право Члена проверять, задерживать, арестовывать, конфисковать или распоряжаться товарами любым образом, не противоречащим правам и обязательствам Члена в ВТО.
4. Управление рисками
	1. Каждый Член должен по мере возможности создать или сохранять систему управления рисками для целей таможенного контроля.
	2. Каждый Член должен разрабатывать и применять систему управления рисками таким образом, чтобы избежать произвольной или необоснованной дискриминации или скрытых

137

ограничении для международной торговли.

* 1. Каждый Член должен сосредоточить таможенный контроль и в той степени, в которой это возможно другие соответствующие виды контроля на границе на грузах с высокой степенью риска и ускорять выпуск грузов с низкой степенью риска. Член может также выбирать в случайном порядке партии для прохождения таможенного контроля как части своей системы управления рисками.
	2. Каждый Член должен основывать управление рисками на оценке риска по соответствующим критериям отбора. Такие критерии отбора могут включать, среди прочего, код гармонизированной системы, характер и описание товаров, страну происхождения, страну, из которой товары были отгружены, стоимость товаров, информацию о соблюдении лицами, осуществляющими торговлю, требованиий законодательства, а также тип транспортного средства.
1. Аудит после таможенной очистки
	1. С целью ускорения выпуска товаров каждый Член должен создать или применять аудит после таможенной очистки для обеспечения соблюдения своих таможенных и других связанных законов и иных нормативных правовых актов.
	2. Каждый Член должен выбирать лицо или поставку для проведения аудита после таможенной очистки на основе оценки риска, которая может включать соответствующие критерии отбора. Каждый Член должен проводить аудит после таможенной очистки транспарентным образом. Если лицо было вовлечено в процесс аудита и были получены итоговые результаты, на основании которых можно сделать вывод, Член должен незамедлительно уведомить лицо, чьи данные проверялись, о результатах проверки, правах и обязанностях такого лица, а также основаниях для сделанных выводов.
	3. Информация, полученная при аудите после таможенной очистки, может быть использована в дальнейших административных или судебных разбирательствах.
	4. Члены должны, когда это возможно, использовать результаты аудита после таможенной очистки при применении системы управления рисками.
2. Установление и опубликование среднего времени выпуска товаров
	1. Членам рекомендуется периодически и последовательно измерять и публиковать среднее для них время выпуска товара с использованием таких инструментов, как, среди прочего, Исследование среднего времени выпуска товаров Всемирной таможенной организации (именуемое далее по этому Соглашению - «ВтамО»)6.
	2. Членам рекомендуется уведомлять Комитет о своем опыте по измерению среднего времени выпуска товаров, в том числе используемой методологии, выявленным трудностям и последующем влиянии на эффективность.
3. Меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов
	1. Каждый Член должен принимать дополнительные меры по упрощению процедур торговли, связанные с импортными, экспортными или транзитными формальностями и

6 Каждый Член может определить сферу и методологию такой оценки среднего времени выпуска в соответствии с его потребностями и возможностями.

138

процедурами, в соответствии с пунктом 7.3, в отношении операторов, отвечающих определенным критериям, которые в дальнейшем именуются уполномоченными операторами. В качестве альтернативы Член может предложить такие меры упрощения процедур торговли в рамках таможенных процедур, обычно доступных для всех операторов, и не обязан создавать отдельный механизм.

* 1. Установленные критерии для определения в качестве уполномоченного оператора должны быть связаны с соблюдением или риском несоблюдения требований, определенных в законах, иных нормативных правовых актах или процедурах Члена.

а) Критерии должны быть опубликованы и могут включать:

1. соответствующие документы, подтверждающие соблюдение таможенных и иных связанных законов и нормативных правовых актов;
2. систему документооборота для обеспечения необходимого внутреннего контроля;
3. платежеспособность, в том числе при необходимости предоставление достаточного обеспечения или гарантий; и
4. безопасность цепочек поставок.
5. Указанные критерии не должны:
6. быть установлены или применяться таким образом, чтобы допускать или создавать произвольную или неоправданную дискриминацию между операторами, в тех случаях, когда преобладают одинаковые условия; и
7. по мере возможности ограничивать участие малых и средних предприятий.
	1. Меры по упрощению процедур торговли, указанные в пункте 7.1, должны включать как минимум три из следующих мер:7
8. по возможности упрощенные требования к документации и данным;
9. по возможности сокращенную периодичность физических досмотров и проверок;
10. по возможности быстрое время выпуска товаров;
11. отсрочка по оплате пошлин, налогов, платежей и сборов;
12. применение комплексных гарантий или сниженных гарантий;
13. единая таможенная декларация на все импортные или экспортные операции за определенный период; а также
14. таможенная очистка товаров на территории уполномоченного оператора или в другом месте, установленном таможенным органом.
	1. Членам рекомендуется разрабатывать схемы для уполномоченных операторов на основе международных стандартов, если такие стандарты существуют, кроме случаев, когда такие стандарты были бы неуместным или неэффективным средством достижения законных целей.

7 Мера, обозначенная в подпунктах 7.3«a» - «g», будет считаться предоставляемой уполномоченным операторам, если она является общедоступной для всех операторов.

139

* 1. В целях улучшения мер по упрощению процедур торговли, предоставляемых операторам, Члены должны предоставить другим Членам возможность вести переговоры о взаимном признании схем для уполномоченных операторов.
	2. Члены должны обмениваться соответствующей информацией в рамках Комитета о действующих схемах для уполномоченных операторов.
1. Ускоренные поставки
	1. При сохранении таможенного контроля8 каждый Член должен принимать или сохранять процедуры, позволяющие осуществлять ускоренный выпуск по крайней мере тех товаров, которые поступили посредством воздушных перевозок лицам, которые запросили такой режим. Если Член использует критерии9, ограничивающие круг тех, кто может запросить данный режим, этот Член может в рамках опубликованных критериев потребовать, чтобы заявитель в качестве условия получения режима, описанного в пунктах 8.2 к его ускоренной поставке:
2. предоставил адекватную инфраструктуру и оплату таможенных расходов, связанных с обработкой ускоренных поставок, в случаях, если заявитель выполняет требования Члена о проведении такой обработки на определенном объекте;
3. предоставил до прибытия ускоренной поставки информацию, необходимую для выпуска;
4. оценил сумму сборов, ограниченных приблизительной стоимостью оказанных услуг при предоставлении решения, описанного в пункте 8.2;
5. обеспечил высокую степень контроля над ускоренной поставкой за счет использования мер внутренней безопасности, логистики и технологий отслеживания от момента получения до момента доставки;
6. предоставлял ускоренную поставку от момента получения до момента доставки;
7. принял на себя обязанность по уплате таможенному органу всех таможенных пошлин, налогов, сборов и платежей за товары;
8. имел хорошую историю соблюдения таможенных и иных связанных законов и иных нормативных правовых актов;
9. выполнял иные условия, непосредственно связанные с эффективным исполнением законов, иных нормативных правовых актов и процедурных требований Члена, которые относятся к предоставлению режима, описанного в пункте 8.2.
	1. С учетом пунктов 8.1 и 8.3 Члены должны:
10. минимизировать количество документов, требуемых для выпуска ускоренной поставки в соответствии с пунктом 1 статьи 10, и по мере возможности осуществить выпуск на основании однократной подачи информации по определенным поставкам.
11. обеспечивать выпуск ускоренной поставки в нормальных условиях в

8 В случаях, если Член имеет уже существующую процедуру, предусматривающую режим пункта 8.2, это положение не требует от Члена введения отдельных процедур ускоренного выпуска.

9 Такие критерии применения, если они имеются, должны быть дополнением к требованиям Члена по осуществлению операций со всеми товарами или поставками, ввезенными через объекты обработки авиагрузов.

140

возможно короткие сроки после прибытия при условии предоставления информации, необходимой для выпуска;

1. стремиться применять режим, указанный в подпунктах «a» и «b», к поставкам любого веса или ценности, признавая, что Члену разрешается требовать дополнительные процедуры ввоза, включая декларации и подтверждающую документацию и оплату пошлин и налогов, а также ограничить такой режим в зависимости от вида товара при условии, что режим предоставляется не только товарам с низкой ценностью, таким как документы; и
2. установить по мере возможности незначительную стоимость поставки, или облагаемую базу, за которую таможенные пошлины и налоги не будут взиматься, за исключением определенных ограниченных товаров. Внутренние налоги, такие как налог на добавленную стоимость и акцизы, применяемые в отношении импорта в соответствии со статьей III ГАТТ 1994, не подпадают под действие данного положения.
	1. Ничто в пунктах 8.1 и 8.2 не затрагивает право Члена на проверку, задержание, изъятие, конфискацию или отказ на ввоз товаров или осуществление аудита после таможенной очистки, в том числе в связи с использованием системы управления рисками. Кроме того, ничто в пунктах 8.1 и 8.2 не препятствует Члену требовать в качестве условия для выпуска предоставление дополнительной информации и выполнения требований неавтоматического лицензирования.
3. Скоропортящиеся товары10
	1. С целью предотвращения нанесения ущерба или порчи скоропортящихся товаров и при условии, что все требования законодательства соблюдены, каждый Член должен предусмотреть выпуск скоропортящихся товаров:
4. при нормальных обстоятельствах в максимально короткие сроки; и
5. в исключительных обстоятельствах, если это возможно, в нерабочие часы таможенных и других соответствующих органов.
	1. Каждый Член должен предоставлять соответствующий приоритет скоропортящимся товарам при определении очередности любых необходимых проверок.
	2. Каждый Член должен обеспечить или позволить импортеру обеспечить подходящие условия хранения для скоропортящихся товаров в ожидании их выпуска. Член может потребовать, чтобы складские мощности, которые обеспечивает импортер, были одобрены или назначены соответствующими органами. Перемещение товаров к этим местам хранения, включая разрешения для уполномоченных операторов, перемещающих товары, может подлежать одобрению, если это требуется, соответствующих органов. Член должен, где это практически возможно и в соответствии с национальным законодательством, по запросу импортера предусмотреть любые процедуры, необходимые для выпуска в таких складских помещениях.
	3. В случаях значительной задержки выпуска скоропортящихся товаров и по письменному запросу импортирующий Член должен, по мере возможности, сообщить о

10 Для целей настоящего положения скоропортящиеся товары являются товарами, которые подвержены быстрой порче в силу их природных особенностей, в частности при отсутствии соответствующих условий хранения.

141

причинах такой задержки.

СТАТЬЯ 8: СОТРУДНИЧЕСТВО ПОГРАНИЧНЫХ ОРГАНОВ

1. Члены должны обеспечить, чтобы их органы и учреждения, отвечающие за контроль и процедуры на границе, касающиеся ввоза, вывоза и транзита товаров, сотрудничали друг с другом и координировали свою деятельность в целях содействия торговле.
2. Члены должны по мере практической возможности сотрудничать на взаимно согласованных условиях с другими Членами, с которыми они имеют общую границу, с целью координирования процедур в местах пересечения границ для упрощения трансграничной торговли. Такое сотрудничество и координация могут включать в себя:
3. согласование рабочих дней и часов;
4. согласование процедур и формальностей;
5. строительство и совместное использование общих объектов;
6. совместный контроль;
7. создание универсального контрольно-пропускного пункта на границе.

СТАТЬЯ 9: ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ТОВАРОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ИМПОРТА ПОД

ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ

Каждый Член должен, по мере возможности, и при условии, что все требования законодательства выполнены, разрешать перемещение товаров, предназначенных для импорта, в пределах своей территории под таможенным контролем от таможенного пункта въезда до другого таможенного пункта на его территории, где товары будут очищены и выпущены.

СТАТЬЯ 10: ФОРМАЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ИМПОРТОМ,

ЭКСПОРТОМ И ТРАНЗИТОМ

1. Формальности и требования к документации
	1. С целью минимизации объемов и сложности импортных, экспортных и транзитных формальностей, а также сокращения и упрощения требований к документации по импорту, экспорту и транзиту, принимая при этом во внимание законные цели государственной политики, а также другие факторы, такие как изменившиеся обстоятельства, соответствующая новая информация, деловая практика, наличие методик и технологий, передового международного опыта и вклада заинтересованных сторон, каждый Член должен пересматривать формальности и требования к документации, и на основании результатов такого пересмотра обеспечить по возможности, чтобы такие формальности и требования к документации:
2. принимались и/или применялись с целью быстрого выпуска и таможенной очистки товаров, особенно скоропортящихся товаров;
3. принимались и/или применялись способом, нацеленным на уменьшение времени и затрат на соответствие им лицами, осуществляющими торговлю, и операторами;
4. были мерами, наименее ограничительными для торговли, при условии наличия двух или более альтернативных мер, которые разумно доступны для выполнения целей государственной политики или соответствующих целей; и
5. не сохранялись (в том числе частично) дольше, чем требуется.

142

* 1. Комитет должен разработать процедуры обмена Членами, по мере необходимости, соответствующей информацией и передовым опытом.
1. Признание копий
	1. Каждый Член должен по возможности стремиться принимать бумажные или электронные копии подтверждающих документов, требуемых в рамках импортных, экспортных и транзитных формальностей.
2. Если государственный орган Члена уже имеет оригинал такого документа, любой другой орган этого Члена должен принимать вместо оригинала такого документа бумажную или электронную копию, где это применимо, от учреждения, имеющего оригинал.
3. Член не должен требовать оригинал или копию экспортной декларации, представленной таможенным органам экспортирующего Члена в качестве требования для импорта.11
4. Использование международных стандартов
	1. Членам рекомендуется использовать соответствующие международные стандарты или их отдельные положения в качестве основы для импортных, экспортных или транзитных формальностей и процедур за исключением случаев, предусмотренных настоящим Соглашением.
	2. Членам рекомендуется принимать участие в пределах своих возможностей в подготовке и периодическом пересмотре соответствующих международных стандартов международных организаций.
	3. Комитет должен по мере необходимости разрабатывать процедуры для обмена соответствующей информацией и передовым опытом между Членами по вопросам применения международных стандартов.

Комитет может также предложить соответствующим международным организациям обсуждать их работу над международными стандартами. В случае необходимости Комитет может определить конкретные стандарты, которые имеют особое значение для Членов.

1. Единое окно
	1. Члены должны стремиться создавать или сохранять систему «единого окна», позволяющую лицам, осуществляющим торговлю, предоставлять участвующим в ней органам документацию и/или требуемые данные для ввоза, вывоза или транзита товаров через единый пункт пропуска. После проверки документов и/или требуемых данных участвующими органами результаты должны быть своевременно доведены до сведения заявителей с помощью системы единого окна.
	2. В случаях, когда документация и/или требуемые данные уже были поданы через систему единого окна, те же самые документы и/или требуемые данные не могут быть затребованы участвующими органами, за исключением чрезвычайных обстоятельств и

11 Ничто в настоящем пункте не мешает Члену требовать такие документы как сертификаты, разрешения или лицензии в качестве необходимого условия для ввоза товаров, подлежащих контролю.

143

других исключений, количество которых должно быть ограничено и которые должны быть опубликованы.

* 1. Члены должны уведомить Комитет о работе системы единого окна.
	2. Члены должны в той мере, в которой это практически возможно, использовать информационные технологии для поддержки системы единого окна.
1. Предотгрузочные инспекции
	1. Члены не должны требовать использования предотгрузочной инспекции в отношении тарифной классификации и таможенной оценки.
	2. Без ущерба для прав Членов использовать другие виды предотгрузочной инспекции, не указанные в пункте 5.1, Членам рекомендуется не вводить или не применять какие- либо новые требования в отношении их использования.12
2. Использование таможенных брокеров
	1. Без ущерба для существенных интересов государственной политики некоторых Членов, которые в настоящее время сохраняют специальный институт таможенных брокеров, с даты вступления в силу настоящего Соглашения Члены не должны вводить требования об обязательном использовании таможенных брокеров.
	2. Каждый Член должен уведомить Комитет и опубликовать свои меры по использованию таможенных брокеров. Любые последующие изменения также должны нотифицироваться и оперативно опубликовываться.
	3. В отношении лицензирования таможенных брокеров Члены должны применять прозрачные и объективные правила.
3. Общие процедуры на границе и унифицированные требования к документации
	1. Каждый Член должен с учетом положений пункта 7.2 применять общие таможенные процедуры и унифицированные требования к документации для выпуска и таможенной очистки товаров на всей своей территории.
	2. Ничто в настоящей статье не должно препятствовать Члену:
4. дифференцировать свои процедуры и требования к документации на основании природы и вида товаров или средства их транспортировки;
5. дифференцировать свои процедуры и требования к документации на товары на основании системы управления рисками;
6. дифференцировать свои процедуры и требования к документации для обеспечения полного или частичного освобождения от импортных пошлин или налогов;

12 Этот пункт относится к предотгрузочной инспекции, являющейся предметом Соглашения о предотгрузочных инспекциях, и не запрещает предотгрузочные инспекции в санитарных и фитосанитарных целях.

144

1. применять электронную подачу или обработку документов; или
2. дифференцировать свои процедуры и требования к документации в соответствии с Соглашением по применению санитарных и фитосанитарных мер.
3. Забракованные товары
	1. Если товары, представленные для ввоза, отклоняются компетентным органом Члена по причине их несоответствия установленным санитарным или фитосанитарным требованиям или мерам технического регулирования, Член должен с учетом и в соответствии со своими законами и иными нормативными правовыми актами позволить импортеру перенаправить или вернуть забракованные товары экспортеру или любому другому лицу, обозначенному экспортером.
	2. Если такая возможность предоставлена в соответствии с пунктом 8.1, и импортер не использует ее в течение разумного периода времени, компетентный орган может применить другие меры в отношении таких товаров.
4. Временный допуск товаров и обработка на и вне таможенной территории
	1. Временный допуск товаров

Каждый Член должен предоставлять возможность, как это предусмотрено в его законах и иных нормативных правовых актах, ввозить товары на свою таможенную территорию с условным освобождением, полностью или частично, от уплаты импортных пошлин и налогов, если такие товары ввозятся на таможенную территорию для особых целей, предназначены для реэкспорта в течение определенного периода времени и не подвергались никаким изменениям, за исключением естественного износа и убыли вследствие их использования.

* 1. Обработка на и вне таможенной территории
1. Каждый Член должен разрешать, как это предусмотрено его законами и иными нормативными правовыми актами, переработку товаров на и вне таможенной территории. Товары, допущенные к обработке вне таможенной территории, могут быть реимпортированы с полным или частичным освобождением от импортных пошлин и налогов в соответствии с законами и иными нормативными правовыми актами этого Члена.
2. Для целей настоящей статьи термин "обработка на таможенной территории" означает таможенную процедуру, в соответствии с которой определенные товары могут быть выведены на таможенную территорию Члена с условным освобождением, полностью или частично, от уплаты ввозных пошлин и налогов, или в отношении которых пошлина подлежит возврату на основании того, что такие товары предназначены для производства, переработки или восстановления и последующего вывоза.
3. Для целей настоящей статьи термин "обработка вне таможенной территории" означает таможенную процедуру, в соответствии с которой товары, находящиеся в свободном обращении на таможенной территории Члена, могут быть временно выведены для производства, переработки или восстановления за рубежом, а затем повторно импортированы.

145

СТАТЬЯ 11: СВОБОДА ТРАНЗИТА

1. Любые правила или формальности, связанные с транзитными перевозками, введенные Членом, не должны:
2. сохраняться, если обстоятельства или цели, для которых они принимались, больше не существуют, или если изменившиеся обстоятельства или цели могут быть урегулированы в менее ограничивающей торговлю форме, которая разумно доступна;
3. применяться таким образом, чтобы представлять собой скрытые ограничения транзитных перевозок.
4. Транзитные перевозки не должны быть обусловлены взиманием любых сборов или платежей в связи с транзитом, кроме сборов за транспортировку или тех сборов или платежей, которые соразмерны административным издержкам, вызванным транзитом, или стоимости оказанных услуг.
5. Члены не должны требовать, принимать или сохранять любые добровольные ограничения или любые другие схожие меры в отношении транзитных перевозок. Это не наносит ущерба существующим и будущим национальным актам, двусторонним или многосторонним договоренностям, связанным с регулированием транспорта, которые соответствуют правилам ВТО.
6. Каждый Член должен предоставлять товарам, которые будут проходить транзитом через территорию любого другого Члена, режим, не менее благоприятный, чем тот, который предоставлялся бы этим товарам, если бы они транспортировались от места их происхождения до места их назначения, без перемещения через территорию такого другого Члена.
7. Членам рекомендуется делать общедоступной, по возможности, физически раздельную инфраструктуру (такую как полосы, причалы и т.п.) для транзитных перевозок.
8. Формальности, требования к документации и меры таможенного контроля в связи с транзитными перевозками не должны быть более обременительными, чем это необходимо для:
9. идентификации товаров; и
10. обеспечения выполнения транзитных требований.
11. После того, как товары были помещены под процедуру транзита и получили разрешение на перевозку от места отправления на территории Члена, они не должны облагаться любыми таможенными сборами или подвергаться излишним задержкам или ограничениям до завершения их транзита в место назначения в пределах территории Члена.
12. Члены не должны применять к транзитным товарам меры технического регулирования и процедуры подтверждения соответствия в понимании Соглашения по техническим барьерам в торговле.
13. Члены должны разрешать и обеспечивать предварительную подачу и обработку транзитных документов и данных до прибытия товаров.
14. Как только транзитная перевозка достигнет таможенного поста на выходе с территории Члена, такой пост оперативно прекращает транзитную операцию в случае выполнения всех транзитных требований.

146

1. Если Член требует гарантию в форме поручительства, залога или другого соответствующего денежного или неденежного13 инструмента в отношении транзитной перевозки, такая гарантия должна быть ограничена обеспечением выполнения требований, возникающих в связи с данной транзитной перевозкой.
2. Как только Членом было установлено, что его транзитные требования выполнены, гарантия незамедлительно должна быть снята.
3. Каждый Член должен в соответствии со своими законами и иными нормативными правовыми актами разрешать всеобъемлющие гарантии, включающие множественные сделки для одних и тех же операторов, или продление гарантии без прекращения ее действия для последующих поставок.
4. Каждый Член должен обнародовать соответствующую информацию, которую он использует для установления гарантий, включая гарантии в отношении единичной сделки, а также, где это применимо, гарантий по множественным сделкам.
5. Каждый Член может требовать использование таможенного сопровождения для транзитных перевозок только при обстоятельствах с высокой степенью риска или если соблюдение его таможенных законов и иных нормативных правовых актов не может быть обеспечено посредством использования гарантий. Общие правила, применяемые в отношении таможенного сопровождения, должны быть опубликованы в соответствии со статьей 1.
6. Члены должны стремиться к сотрудничеству и координации совместных усилий с целью увеличения свободы транзита. Такое сотрудничество и координация могут включать, в частности, но не исключительно, достижением общего понимания относительно:
7. пошлин;
8. формальностей и требований законодательства; и
9. практического функционирования транзитных режимов.
10. Каждый Член должен стремиться к назначению национального координатора по транзиту, которому адресуются все запросы и предложения от других Членов, касающиеся эффективного функционирования транзитных операций.

СТАТЬЯ 12: ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

1 Меры, способствующие соблюдению требований и сотрудничеству

1. Члены разделяют единое понимание о важности обеспечения осведомленности лиц, осуществляющих торговлю, о своих обязанностях по соблюдению требований, способствуя добровольному соблюдению требований, давать импортерам возможность самостоятельно вносить исправления без наложения штрафных санкций в соответствующих обстоятельствах, и применяя меры для обеспечения требований, применять более строгие меры в отношении лиц, осуществляющих торговлю, которые не соблюдают требования14.

13 Ничто в настоящем пункте не мешает Члену сохранять в силе уже существующие процедуры, при этом транспортное средство может быть использовано в качестве гарантии транзитных перевозок.

14 Такая деятельность имеет целью уменьшить число нарушений и, как результат, снизить необходимость в

147

1. Членам рекомендуется обмениваться информацией о передовом опыте в области обеспечения соблюдения таможенных требований, в том числе в рамках Комитета. Членам рекомендуется сотрудничать в сфере оказания технических рекомендаций или поддержки создания механизмов для целей администрирования мер по соблюдению требований и повышения их эффективности.
2. Обмен информацией
	1. По запросу и в соответствии с положениями настоящей статьи, Члены должны обмениваться информацией, указанной в пунктах 6.1 «b» и/или «c» для целей проверки импортных и экспортных деклараций в определенных случаях, если есть достаточные основания сомневаться в правильности или точности декларации.
	2. Каждый Член должен уведомлять Комитет о данных своего контактного пункта для обмена такой информацией.
3. Проверки

Член должен запрашивать информацию только после того, как были проведены соответствующие процедуры проверки импортной или экспортной декларации и после того, как была проверена соответствующая, имеющаяся в распоряжении, документация.

1. Запросы
	1. Запрашивающий Член должен направлять Члену - адресату запроса запросы в письменной, бумажной или электронной форме на согласованном языке ВТО или другом языке, с указанием:
2. содержание вопроса, включая, где это уместно и доступно, серийный номер экспортной декларации, корреспондирующей соответствующей импортной декларации;
3. цель, с которой Член запрашивает информацию или документы, а также имена и контактную информацию лиц, в отношении которых направляется запрос, если они известны;
4. если это требуется Членом-адресатом запроса, подтверждение15 проверки, если это

возможно;

1. подробную информацию или документы, которые запрашиваются;
2. информацию о запрашивающем органе;
3. ссылки на положения национального законодательства и правовой системы запрашивающего Члена, которые регулируют сбор, защиту, использование, раскрытие, сохранность и право распоряжения конфиденциальной информацией и персональными данными.
	1. Если запрашивающий Член не может выполнить любое из требований подпункта пункта 4.1, он должна указать это в своем запросе.
4. Защита и конфиденциальность

обмене информацией в правоохранительных целях.

15 Подтверждение может включать существенную информацию о проверке, проведенной в соответствии с пунктом 3. Такая информация является конфиденциальной и подлежит защите на уровне, который определяется Членом, проводящим проверку.

148

* 1. Запрашивающий Член должен в соответствии с пунктом 5.2:
1. сохранять всю информацию или документы, предоставленные Членом - адресатом запроса, в строгой конфиденциальности и обеспечить как минимум такой же уровень защиты и конфиденциальности, который предоставляется в соответствии с национальным законодательством и правовой системы Члена - адресата запроса, как указано в подпунктах 6.1.«Ь» или «с» ;
2. предоставлять информацию или документы только таможенным органам, которые непосредственно рассматривают соответствующий вопрос, и использовать информацию или документы только для целей, указанных в запросе, если Член-адресат запроса не согласится на обратное в письменной форме;
3. не раскрывать информацию или документы без прямого письменного разрешения Члена-адресата запроса;
4. не использовать любую непроверенную информацию или документы, полученные от Члена-адресата запроса, как решающий фактор для разрешения сомнений в любых существующих обстоятельствах;
5. соблюдать любые условия, специфические для каждого отдельного случая, которые устанавливаются Членом-адресатом запроса в отношении сохранности и распоряжения конфиденциальной информацией или документами и личными данными; а также
6. по запросу, информировать Члена-адресата запроса о любых решениях и действиях, предпринятых по данному вопросу в результате предоставленной информации или документов.
	1. Запрашивающий Член может быть не иметь возможности в соответствии со своим национальным законодательством и правовой системой исполнить какой-либо из подпунктов пункта 5.1. В этом случае запрашивающий Член должен уточнить это в своем запросе.
	2. Запрашивающий Член должен предоставить в отношении любого запроса и проверки информации, полученных в соответствии с пунктом 4, как минимум такой же уровень защиты и конфиденциальности, предоставляемый адресатом запроса по отношению к своей подобной информации.
7. Предоставление информации
	1. С учетом положений данной статьи, Член-адресат запроса должен оперативно:
8. ответить письменно в бумажной или электронной форме;
9. предоставить определенную информацию, как указано в импортной или экспортной декларации, или декларацию, в той степени, в какой она является доступной вместе с описанием уровня защиты и конфиденциальности, требуемого от запрашивающего Члена;
10. по запросу предоставить определенную информацию, как указано в следующих документах, или документы, представленные в подтверждение импортной или экспортной декларации, в той степени, в которой она является доступной: счет­

149

фактура, упаковочный лист, сертификат происхождения или коносамент, в той форме, в которой они были представлены - бумажной или электронной, вместе с описанием уровня защиты и конфиденциальности, требуемого от запрашивающего Члена;

1. подтвердить, что предоставленные документы являются верными копиями;
2. предоставить информацию или иным образом ответить на запрос, по мере возможности, в течение 90 дней с даты запроса.
	1. Член-адресат запроса может потребовать в соответствии со своим национальным законодательством и правовой системой предоставления гарантии до передачи информации о том, что определенная информация не будет использована в качестве доказательства в уголовных расследованиях, судебных разбирательствах или разбирательствах, не связанных с таможенным делом без прямого письменного разрешения Члена-адресата запроса. Если запрашивающий Член не может выполнить эти требования, он должен сообщить это Члену-адресату запроса.
3. Отсрочка или отказ в запросе
	1. Член-адресат запроса может отсрочить или отказать, частично или полностью, в предоставлении информации и должен информировать запрашивающего Члена о причинах этих действий, если:
4. это противоречило бы общественным интересам, как это установлено в национальном законодательстве и правовой системе Члена-адресата запроса;
5. его национальное законодательство и правовая система запрещают раскрытие информации. В этом случае он должен предоставить запрашивающему Члену копию соответствующего положения;
6. предоставление информации затруднит правоприменение или иным образом повлияет на текущее административное или судебное расследование, преследование или разбирательство;
7. согласие импортера или экспортера требуется его национальным законодательством и правовой системой, которое регулирует сбор, защиту, использование, раскрытие, сохранность и распоряжение конфиденциальной информацией или личными данными, и такое согласие не было дано; или
8. запрос информации получен после истечения сроков хранения документов, установленных законодательством Члена-адресата запроса.
	1. В случаях, указанных в пунктах 4.2, 5.2 или 6.2, выполнение такого запроса осуществляется по усмотрению Члена-адресата запроса.
9. Взаимность

Если запрашивающий Член полагает, что он не смог бы ответить на подобный запрос, если бы он был сделан Членом-адресатом запроса, или если такой Член еще не применяет настоящую статью, то он должен оговорить этот факт в своем запросе. Выполнение такого запроса должно осуществляться по усмотрению Члена-адресата запроса.

150

1. Административное бремя
	1. Запрашивающий Член должен принимать во внимание ресурсные и стоимостные издержки, которые Член-адресат запроса может понести в связи с ответом на запрос информации. Запрашивающий Член должен принять во внимание пропорциональность своих фискальных интересов, которые он преследует своим запросом; усилиям, которые должны быть предприняты Членом-адресатом запроса для предоставления информации.

9.2. Если Член-адресат запроса получает не поддающееся обработке количество запросов информации или запрос информации, объем которой не поддается обработке, от одного или более запрашивающего(-их) Члена(-ов), и не может ответить на эти запросы в разумный период времени, он может запросить одну или более запрашивающего(-их) Члена(-ов) обозначить приоритеты с целью достичь договоренности о реалистичных рамках ответа в пределах своих ресурсов. При отсутствии взаимно согласованного подхода выполнение таких запросов должно осуществляться по усмотрению Члена-адресата запроса на основании установленных им приоритетов.

1. Ограничения

Члены-адресаты запроса не обязаны:

1. изменять формат их импортных или экспортных деклараций или процедур;
2. запрашивать документы помимо поданных вместе с импортной или экспортной декларацией, как определено в подпункте 6.1 (c);
3. инициировать запросы на получение информации;
4. изменять сроки хранения такой информации;
5. внедрять бумажный документооборот там, где был внедрен электронный формат;
6. осуществлять перевод информации;
7. проверять правильность информации; или
8. предоставлять информацию, которая поставила бы под угрозу законный коммерческий интерес определенных предприятий, частных или государственных.
9. Несанкционированное использование или раскрытие
	1. В случае любого нарушения условий использования или раскрытия информации, полученной в соответствии с настоящей статьей, запрашивающий Член, который получил информацию, должен оперативно сообщить детали такого несанкционированного использования или раскрытия Члену-адресату запроса, который предоставил такую информацию, а также:
10. предпринять необходимые меры для исправления нарушения;
11. предпринять необходимые меры для предотвращения любого нарушения в будущем; и
12. уведомить Члена-адресата запроса о мерах, предпринятых в соответствии с подпунктами «a» и «b».

151

* 1. Член-адресат запроса может приостановить свои обязательства перед запрашивающим Членом по настоящей статье до тех пор, пока не будут приняты меры, указанные в пункте 11.1.
1. Двусторонние и региональные соглашения
	1. Ничто в настоящей статье не должно препятствовать Члену заключать или сохранять двусторонние, многосторонние или региональные соглашения о предоставлении или обмене таможенной информацией и данными, в том числе, на безопасной и оперативной основе, например, на автоматической основе или заблаговременно до прибытия поставки.
	2. Ничто в настоящей статье не должно толковаться как изменяющее или затрагивающее права или обязанности Члена по таким двусторонним, многосторонним или региональным соглашениям, или как регулирующее обмен таможенной информацией и данными по таким другим соглашениям.

РАЗДЕЛ II

ПОЛОЖЕНИЯ О СПЕЦИАЛЬНОМ И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОМ РЕЖИМЕ ДЛЯ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ И НАИМЕНЕЕ РАЗВИТЫХ СТРАН

СТАТЬЯ 13: ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1. Положения, содержащиеся в статьях 1-12 настоящего Соглашения, должны применяться развивающимися и наименее развитыми странами Членами в соответствии с настоящим Разделом, который основывается на модальностях, согласованных в Приложении D Рамочного Соглашения от июля 2004 года (WT/L/579) и в пункте 33 Приложения Е Гонконгской Министерской Декларации (WT/MIN (05)/DEC).
2. Помощь и поддержка в наращивании потенциала16 должна быть предоставлена для содействия развивающимся и наименее развитым странам Членам в применении положений настоящего Соглашения в соответствии с их природой и содержанием. Объем и сроки применения положений настоящего Соглашения увязаны с потенциалом развивающихся и наименее развитых стран Членов. Если в развивающейся или наименее развитой стране Члене сохраняется нехватка необходимого потенциала, применение соответствующего(их) положения(й) не будет требоваться до момента получения необходимого потенциала для реализации.
3. От наименее развитых стран Членов требуется принимать на себя обязательства только в части, соответствующей их индивидуальному уровню развития, финансовым и торговым потребностям или их административным и ведомственным возможностям.
4. Данные принципы должны применяться посредством положений, изложенных в Разделе II.

СТАТЬЯ 14: КАТЕГОРИИ ПОЛОЖЕНИИ

16 Для целей настоящего Соглашения «содействие и поддержка по наращиванию потенциала» может принимать форму технической, финансовой и иной взаимно согласованной оказываемой помощи.

152

1. Предусматривается три категории положений:
2. Категория «А» содержит положения, в отношении которых развивающаяся страна Член или наименее развитая страна Член указывает, что они будут применяться с даты вступления в силу настоящего Соглашения, или в случае наименее развитой страны Члена - в течение года с даты вступления в силу, как установлено в статье 15.
3. Категория «В» содержит положения, в отношении которых развивающаяся страна

Член или наименее развитая страна Член указывает, что они будут применяться с даты истечения переходного периода после вступления в силу настоящего

Соглашения, как установлено в статье 16.

1. Категория «С» содержит положения, в отношении которых развивающаяся страна

Член или наименее развитая страна Член указывает, что они будут применяться с даты истечения переходного периода после вступления в силу настоящего

Соглашения и требуют получения потенциала для применения посредством оказания помощи или поддержки для наращивания потенциала, как установлено в статье 16.

1. Каждая развивающаяся страна и наименее развитая страна Член на индивидуальной основе самостоятельно указывает положения, которые она включает в категории «А», «В» и «С».

СТАТЬЯ 15: УВЕДОМЛЕНИЕ И ПРИМЕНЕНИЕ КАТЕГОРИИ «А»

1. С даты вступления в силу настоящего Соглашения каждая развивающаяся страна Член выполняет обязательства, подпадающие под категорию «А». Данные обязательства, которые указаны в качестве категории «А», становятся неотъемлемой частью настоящего Соглашения.
2. Наименее развитая страна Член может уведомить Комитет о положениях, которые он указывает в качестве категории «А», в течение года с даты вступления в силу настоящего Соглашения. Обязательства каждой наименее развитой страны Члена, которые были указаны в качестве категории «А», становятся неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

СТАТЬЯ 16: УВЕДОМЛЕНИЕ О КОНКРЕТНЫХ ДАТАХ
ПРИМЕНЕНИЯ КАТЕГОРИИ «В» И КАТЕГОРИИ «С»

1. В отношении положений, которые развивающаяся страна Член не указала в качестве категории «А», Член может отложить применение в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

Категория «В» развивающейся страны Члена:

а) С даты вступления в силу настоящего Соглашения каждая развивающаяся страна Член уведомляет Комитет о положениях, которые она указывает в качестве категории «В», а также о соответствующих предполагаемых датах их

153

17

применения .

1. Не позднее года с даты вступления в силу настоящего Соглашения каждая развивающаяся страна Член уведомляет Комитет об окончательных датах применения положений, которые она указывает в качестве категории «В». Если развивающаяся страна Член до установленного срока считает, что ей требуется дополнительное время для уведомления об окончательных датах, Член может запросить Комитет о продлении сроков, необходимых для уведомления о датах.

Категория «С» развивающейся страны Члена:

1. С даты вступления в силу настоящего Соглашения каждая развивающаяся страна Член уведомляет Комитет о положениях, которые она указывает в качестве категории «С», а также о соответствующих предполагаемых датах их применения. Для целей транспарентности предоставленные уведомления должны включать информацию о содействии и поддержке для наращивания потенциала, которые требуются Члену для применения положений.17 18
2. В течение года с даты вступления в силу настоящего Соглашения развивающиеся страны Члены и соответствующие Члены-доноры, учитывая уже существующие договоренности, уведомления, представленные в соответствии с пунктом 1 статьи 22, и информацию, представленную в соответствии с подпунктом «с», предоставляют в Комитет информацию о сохраняющихся в силе или достигнутых договоренностях, которые необходимы для предоставления содействия и поддержки для наращивания потенциала, для применения категории «С».19 Участвующая развивающаяся страна Член должна незамедлительно проинформировать Комитет о подобных договоренностях. Комитет должен также предложить донорам, не являющимся Членами, предоставить информацию о существующих или достигнутых договоренностях.

с) В течение 18 месяцев с даты предоставления информации, указанной в подпункте «d», Члены-доноры, и соответствующие развивающиеся страны Члены должны проинформировать Комитет о прогрессе в предоставлении содействия и поддержки для наращивания потенциала. Каждая развивающаяся страна Член должна одновременно уведомить о списке окончательных дат применения.

1. В отношении тех положений, которые наименее развитая страна Член не указала в качестве категории «А», наименее развитые страны Члены могут отложить применение в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.

Категория «В» наименее развитой страны Члена:

а) Не позднее года с даты вступления в силу настоящего Соглашения наименее развитая страна Член должна уведомить Комитет о положениях,

17 Полученные уведомления могут также включать любую иную информацию, которую уведомляющий Член считает необходимой. Членам рекомендуется предоставить информацию о национальном органе или организации, ответственном за применение.

18 Члены могут также включать информацию о национальных планах или проектах по упрощению торговли, национальном органе или организации, ответственных за применение, а также о донорах, с которыми Член может иметь договоренности о предоставлении содействия.

19 Т акие договоренности должны быть на взаимно согласованных условиях, как на двусторонней основе, так и с привлечением соответствующих международных организаций, в соответствии с пунктом 3 статьи 21.

154

которые она указывает в качестве категории «В», а также о соответствующих предполагаемых датах их применения, учитывая максимальную гибкость в отношении наименее развитых стран Членов.

1. Не позднее 2 лет с даты уведомления, указанной в подпункте «а», каждая наименее развитая страна Член уведомляет комитет о подтверждении определения положений, а также о датах применения. Если наименее развитая страна Член до установленного срока считает, что ей требуется дополнительное время для уведомления о своих окончательных датах, Член может запросить Комитет о продлении сроков, необходимых для информирования о датах.

Категория «С» наименее развитых Стран:

1. Для целей транспарентности и облегчения взаимодействия с донорами, через год с момента вступления в силу настоящего Соглашения наименее развитая страна Член уведомляет Комитет о положениях, которые она указала в качестве категории «С», учитывая максимальную гибкость в отношении наименее развитых стран Членов.
2. По истечении года с даты, указанной в подпункте «с», наименее развитые страны Члены должны предоставить информацию о содействии и поддержке для наращивания потенциала, который требуется для применения Соглашения.20
3. В течение 2 лет с даты уведомления в соответствии с пунктом «d» выше, каждая наименее развитая страна Член и соответствующий Донор, учитывая информацию, полученную в соответствии с подпунктом «d», предоставляет в Комитет информацию о сохраняемых в силе и достигнутых договоренностях, которые необходимы для обеспечения содействия и поддержки по наращиванию потенциала, что позволяет применить категорию «С».21 Участвующая наименее развитая страна Член должна незамедлительно проинформировать Комитет о подобных договоренностях. Наименее развитая страна Член должна одновременно указать даты реализации соответствующих положений категории «С», связанных с договоренностями о содействии. Комитет должен также предложить Донорам, не являющиеся Членами, предоставить информацию о существующих или достигнутых договоренностях.
4. В течение 18 месяцев с даты предоставления информации, указанной в подпункте «e», Члены-доноры и соответствующие наименее развитые страны Члены должны проинформировать Комитет о прогрессе в предоставлении содействия и поддержки для наращивания потенциала. Каждая наименее развитая страна Член должна одновременно направить список окончательных дат применения.
5. Развивающиеся страны Члены и наименее развитые страны Члены, испытывающие трудности в определении окончательных дат применения в сроки, установленные в пунктах 1 и 2, по причине отсутствия донорской поддержки или недостаточного прогресса в предоставлении содействия и поддержки, должны в кратчайшие возможные сроки проинформировать Комитет до момента истечения установленных сроков. Страны Члены выражают согласие на сотрудничество в целях оказания помощи в разрешении подобных

20 Страны Члены могут также включать информацию о национальных планах или проектах по упрощению торговли, национальном органе или организациях, ответственных за применение, а также о донорах, с которыми Член может иметь договоренности о предоставлении содействия.

21 Такие договоренности должны быть на взаимно согласованных условиях, как на двусторонней основе, так и с привлечением соответствующих международных организаций, в соответствии с пунктом 3 статьи 21.

155

трудностей, учитывая индивидуальные обстоятельства, а также отдельные проблемы, с которыми столкнулась страна Член. При необходимости Комитет должен принять меры по разрешению трудностей, в том числе, при необходимости, продлив срок, в который страна Член должна определить окончательные даты.

1. За три месяца до срока, установленного в пунктах 1«b» или «е», или, если речь идет о наименее развитых Странах, в пунктах 2«b» или «f», Секретариат должен уведомить страну Члена о том, что она не определила окончательную дату применения положений, которые она указывает в качестве категории «В» и «С». Если страна Член не выполняет пункт 3 или, если речь идет о развивающихся странах,- пункт 1«b» или, если речь идет о наименее развитых странах, пункт 2«b», по запросу о продлении срока и не определила окончательные даты, страна Член должна обеспечить выполнение положения в течение одного года с даты истечения срока, установленного в пункте 1«b» или «е», или, если речь идет о наименее развитых странах - в пункте 2«b» или «f», или продленного согласно пункту 3.
2. Не позднее, чем через 60 дней с момента уведомления об окончательных датах применения категории «В» и категории «С», в соответствии с пунктами 1, 2, или 3, Комитет должен учесть приложения, содержащие окончательные даты применения категории «В» и категории «С» каждой страны Члена, включая даты, установленные в пункте 4., включив данные приложения в настоящее Соглашение как его неотъемлемую часть.

СТАТЬЯ 17: МЕХАНИЗМ РАННЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ: ПРОДЛЕНИЕ ДАТ РЕАЛИЗАЦИИ

ПОЛОЖЕНИЙ КАТЕГОРИЙ «В» И «С»

1.

1. Развивающаяся страна Член или наименее развитая страна Член, испытывающие трудности в применении положения, которое указано в качестве категории «В» или категории «С», в срок, установленный в пункте 1«b» или «е» статьи 16, или, если речь идет о наименее развитых странах Членах - в пункте 2«b» или «f» статьи 16, должны уведомить об этом Комитет. Развивающиеся страны должны уведомить Комитет не позднее, чем за 120 дней до момента истечения срока реализации. Наименее развитые страны должны уведомить Комитет не позднее, чем за 90 дней до момента истечения срока реализации.
2. В уведомлении, направляемом Комитету, должна содержаться новая дата, до наступления которой планируется применение развивающейся страной Членом или наименее развитой страной Членом соответствующего положения. В уведомлении также должны содержаться причины вероятной отсрочки в применении. Такие причины могут включать необходимость содействия, которое ранее не требовалось, или дополнительного содействия по наращиванию потенциала.
3. Если запрос развивающейся страны Члена на продление срока исполнения не превышает 18 месяцев, а запрос наименее развитой страны Члена на продление срока исполнения не превышает 3 лет, запрашивающая страна Член имеет право на дополнительный срок без осуществления каких-либо действий Комитетом.
4. Если развивающаяся страна Член или наименее развитая страна Член считает, что ей требуется первое продление периода, превышающее указанное в пункте 2, или второе или последующее продление, она должна направить в Комитет запрос на продление,

156

содержащий информацию, представленную в пункте 1«b», не превышающее 120 дней - для развивающихся стран, а также 90 дней - для наименее развитых стран до момента истечения первоначальной итоговой даты осуществления или уже продленной даты.

1. Комитет должен тщательно рассмотреть запрос о продлении, учитывая особые обстоятельства страны Члена, подавшей запрос. Данные обстоятельства могут включать сложности и отсрочки в получении содействия.

СТАТЬЯ 18: РЕАЛИЗАЦИЯ КАТЕГОРИИ «В» И КАТЕГОРИИ «С»

1. В соответствии с пунктом 2 статьи 13, если развивающаяся страна Член или наименее развитая страна Член, исполнившая процедуры, установленные в пункте 1 или 2 статьи 16 и в статье 17, и если запрашиваемое продление не было предоставлено или в развивающейся стране Члене или наименее развитой стране Члене возникли непредвиденные обстоятельства, которые помешали выдаче продления в соответствии со статьей 17, оценивает, что у нее по-прежнему отсутствует потенциал для применения положения категории «С», данная страна член должна проинформировать Комитет о невозможности реализации соответствующего положения.
2. Комитет по содействию торговле должен незамедлительно назначить экспертную группу, в любом случае, не позднее 60 дней с момента получения уведомления от развивающейся страны Члена или наименее развитой страны Члена. Экспертная группа проверит запрос и в течение 120 дней с момента своего назначения предоставит в Комитет рекомендации.
3. Экспертная группа должна состоять из 5 независимых, высококвалифицированных специалистов в области содействия торговле, помощи и поддержки в наращивании потенциала. Состав экспертной группы должен включать сбалансированное число граждан развивающихся и развитых стран Членов. Если в вопрос вовлечена наименее развитая страна Член, экспертная группа должна включать, как минимум, одного представителя этой страны. Если Комитет не может договориться о составе экспертной группы в течение 20 дней с момента образования, Генеральный директор по результатам консультаций с председателем Комитета должен определить состав экспертной группы в соответствии с условиями настоящего пункта.
4. Экспертная группа должна рассмотреть собственную оценку страны Члена в отношении недостатка потенциала и вынести рекомендации Комитету по содействию торговле. Комитет, рассматривающий рекомендации экспертной группы в отношении наименее развитой страны Члена, должен, при необходимости, принять меры, способствующие достижению устойчивого потенциала для реализации.
5. Страна Член не должна участвовать в разрешении вопроса согласно Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, с момента уведомления Комитета о невозможности реализации соответствующего положения до момента первой встречи Комитета после получения рекомендаций от экспертной группы. На этой встрече Комитет должен рассмотреть рекомендации экспертной группы. Для наименее развитых стран Членов процессуальные действия согласно Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, не применяются к соответствующему положению с даты уведомления Комитета о невозможности реализации положения до даты принятия решения Комитетом по данному вопросу или в течение 24 месяцев с даты первой встречи Комитета, указанной выше, в зависимости от того, какое из этих событий наступит раньше.

157

1. Если наименее развитая страна Член утрачивает свою способность по применению обязательств категории «С», она должна проинформировать об этом Комитет и следовать процедурам, изложенным в настоящей статье.

СТАТЬЯ 19: ПЕРЕМЕЩЕНИЕ МЕЖДУ КАТЕГОРИЯМИ «В» И «С»

1. Развивающиеся страны Члены и наименее развитые страны Члены, определившие положения категории «В» и «С», могут перемещать положения между этими категориями посредством подачи уведомления в Комитет. Если страна Член предполагает перемещение положения из категории «В» в категорию «С», такая страна Член должна предоставить информацию о содействии и поддержке, необходимой для наращивания потенциала.
2. В случае, если требуется дополнительное время для применения положения в результате его перемещения из категории «В» в категорию «С», страна Член может:
3. использовать положения статьи 17, включая возможность автоматического продления, или
4. запрашивать проверку Комитетом запроса страны Члена о дополнительном времени для реализации положения, а также, в случае необходимости, для содействия и поддержки в наращивании потенциала, включая возможность пересмотра и рекомендации экспертных групп в соответствии со статьей 18, или
5. в случае наименее развитых стран Членов, новая дата применения сроком более 5 лет с момента назначения первоначальной даты для категории В, потребует разрешения Комитета. Кроме этого, наименее развитые страны Члены по-прежнему имеют возможность прибегать к статье 17. Предполагается, что содействие и поддержка в наращивании потенциала требуется для наименее развитой страны Члена, пользующейся возможностью перемещения.

СТАТЬЯ 20: ЛЬГОТНЫЙ ПЕРИОД ДЛЯ ПРИМЕНЕНИЯ ДОГОВОРЕННОСТИ О
ПРАВИЛАХ И ПРОЦЕДУРАХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. В течение 2 лет с даты вступления в силу настоящего Соглашения положения статьи XXII и XXIII ГАТТ 1994 года, разработанные и применяемые в соответствии с Договоренностью о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, не применяются к разрешению споров против развивающейся страны Члена в отношении любого положения, определенного такой страной в категорию «А».
2. В течение 6 лет с даты вступления в силу настоящего Соглашения положения статьи XXII и XXIII ГАТТ 1994 года, разработанные и применяемые в соответствии с Договоренностью о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, не применяются к разрешению споров против наименее развитой страны Члена в отношении положения, определенного в категорию «А».
3. В течение 8 лет с момента применения наименее развитой страной Членом положения, отнесенного к категории «В» и «С», положения статьи XXII и XXIII ГАТТ 1994 года, разработанные и применяемые в соответствии с Договоренностью о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, не применяются к разрешению споров

158

против наименее развитой страны Члена в отношении данных положений.

1. Несмотря на льготный период для применения Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров, до направления запроса о консультациях в соответствии со статьей XXII или XXIII, а также на всех стадиях разрешения спора в отношении меры наименее развитой страны Члена, страна Член должна уделять серьезное внимание особой ситуации наименее развитых стран Членов. В данном отношении страны Члены должны проявлять должную сдержанность при разрешении вопросов в соответствии с Договоренностью о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров с привлечением наименее развитых стран Членов.
2. Каждая страна Член должна по запросу, в течение льготного срока, разрешенного в соответствии с настоящей статьей, предоставить адекватную возможность другим странам Членам для обсуждения вопроса, связанного с применением настоящего Соглашения.

СТАТЬЯ 21: ОКАЗАНИЕ СОДЕЙСТВИЯ ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА

1. Члены-доноры договариваются об упрощении порядка оказания содействия и поддержки в наращивании потенциала развивающихся стран Членов и наименее развитых стран Членов на взаимно согласованных условиях, как на двусторонней основе, так и с привлечением соответствующих международных организаций. Целью является помощь развивающимся странам Членам и наименее развитым странам Членам в применении положений Раздела I настоящего Соглашения.
2. С учетом особых потребностей наименее развитых стран Членов, им оказывается специальная помощь и поддержка для наращивания устойчивого потенциала для выполнения обязательств. Посредством механизмов сотрудничества в области развития в сочетании с принципами технической поддержки и наращивания потенциала, изложенными в пункте 3, партнеры по развитию должны стараться оказывать содействие и поддержку в данной области, не подрывающие существующие приоритеты развития.
3. Страны Члены должны прилагать усилия по применению следующих принципов для предоставления содействия и поддержки по наращиванию потенциала в отношении реализации настоящего Соглашения:
4. учитывать общую концепцию развития стран-получателей и регионов, а также, при необходимости, актуальные реформы и программы технической помощи;
5. включать, при необходимости, действия по ответу на региональные и субрегиональные проблемы, а также стимулировать региональную и субрегиональную интеграцию;
6. гарантировать, что актуальные действия частного сектора по реформированию содействия торговле включены в действия по оказанию помощи;
7. стимулировать координацию между странами Членами и другими организациями, а также среди стран Членов и других организаций, включая региональные экономические сообщества, что поможет обеспечить максимальную эффективность данного содействия. С этой целью:
8. координация, прежде всего, в стране или регионе, где обеспечивается содействие, между странами Членами и донорами, среди двусторонних и многосторонних доноров должна быть нацелена на предотвращение совпадения и одновременного использования программ содействия, а также непостоянства действий по реформированию посредством тесной координации технического содействия и вмешательств в наращивание потенциала;

159

1. в случае наименее развитых стран - усовершенствованная интегрированная концепция должна быть частью данного процесса координации, а также
2. страны Члены должны также стимулировать внутреннюю координацию между торговыми представителями и представителями по развитию, как в своих столицах, так и в Женеве, по вопросам применения Соглашения и оказания технической помощи.
3. содействовать использованию существующих национальных и региональных возможностей по координации, таких как круглые столы и консультативные группы по координации и мониторингу применения Соглашения, а также
4. содействовать предоставлению наращивания потенциала развивающимися странами Членами другим развивающимся и наименее развитым странам Членам, а также по возможности рассматривать возможность поддержки таких действий.
5. Комитет должен проводить, как минимум, одну сессию в год для:
6. обсуждения проблем в отношении применения положений или отдельных частей положений;
7. рассмотрения прогресса в предоставлении технической помощи и наращивании потенциала для поддержки реализации Соглашения, включая развивающиеся или наименее развитые страны Члены, не получившие адекватной технической помощи и наращивания потенциала;
8. обмена опытом и информацией по текущим программам содействия и реализации, включая проблемы и их успешные решения;
9. рассмотрения уведомлений доноров, как указано в статье 22, а также
10. рассмотрения применения пункта 2.

СТАТЬЯ 22: ИНФОРМАЦИЯ О ПОМОЩИ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ КОМИТЕТУ

1. Для обеспечения прозрачности для развивающихся и наименее развитых стран Членов в отношении оказания содействия и поддержки для применения Раздела I каждый Член- донор, оказывающий содействие развивающимся Странам-членам и наименее развитым странам Членам в применении настоящего Соглашения, должен предоставить Комитету при вступлении в силу настоящего Соглашения и впоследствии ежегодно следующую информацию о содействии и поддержке для наращивания потенциала, которую он предоставил в предыдущие 12 месяцев, а также, при наличии, которую он намеревается предоставить в последующие 12 месяцев22:

1. описание содействия и поддержки для наращивания потенциала;
2. состояние и объемы выделенной на будущее/предоставленной поддержки;
3. порядок предоставления содействия и поддержки;
4. Член-бенефициар или, при необходимости, регион;
5. реализующий орган в Члене, оказывающий содействие и поддержку.

Информация должна быть предоставлена в формате, установленном в Приложении 1. В случае членов Организации экономического сотрудничества и развития (именуемой в дальнейшем в настоящем Соглашении «ОЭСР»), предоставленная информация может основываться на соответствующей информации из системы уведомления кредиторов ОЭСР. Развивающиеся страны Члены, которые заявляют о том, что они могут оказывать содействие и поддержку для наращивания потенциала, должны

22 Предоставленная информация будет отражать основанный на спросе характер предоставления содействия и поддержки для наращивания потенциала.

160

предоставить вышеуказанную информацию.

2 Члены-доноры, которые оказывают содействие развивающимся странам Членам и наименее развитым странам Членам, должны проинформировать Комитет:

1. о контактных пунктах их органов, ответственных за оказание содействия и поддержки для наращивании потенциала в связи с применением положений Раздела I настоящего Соглашения, включая, по возможности, информацию о контактных пунктах в стране или регионе, где предоставляется содействие и поддержка, а также
2. о процедуре и механизмах запроса содействия и поддержки для наращивания потенциала.

Развивающимся Странам Членам, которые заявляют о том, что они могут предоставлять содействие и поддержку рекомендуется предоставить вышеуказанную информацию.

1. Развивающиеся страны Члены и наименее развитые страны Члены, намеревающиеся воспользоваться связанным с упрощением торговли содействием и поддержкой по наращиванию потенциала, должны предоставить в Комитет информацию о контактном(ых) пункте(ах) органов, ответственного(ых) за координацию и определение приоритетов такого содействия и поддержки.
2. Члены могут предоставить информацию, указанную в пунктах 2 и 3, посредством Интернет ссылок и должны обновлять информацию по мере необходимости. Секретариат должен публиковать данную информацию.
3. Комитет должен предложить международным и региональным организациям (таким, как Международный валютный фонд, ОЭСР, Конференция ООН по торговле и развитию, ВТамО, Региональным комиссиям ООН, Всемирному банку или их вспомогательным органам, а также региональным банкам развития) и прочим организациям по сотрудничеству предоставлять информацию, указанную в пунктах 1,2 и 4.

РАЗДЕЛ III

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СТАТЬЯ 23: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ МЕХАНИЗМЫ 1 Комитет по упрощению процедур торговли

1.1 Настоящим учреждается Комитет по упрощению процедур торговли.

1.2. Комитет открыт для участия всех Членов и избирает своего председателя. Комитет созывается по мере необходимости и как предусмотрено соответствующими положениями настоящего Соглашения, но не реже одного раза в год, с целью предоставления Членам возможности консультироваться по любым вопросам, связанным с действием настоящего Соглашения или реализацией его целей. Комитет выполняет обязанности, возложенные на него в соответствии с настоящим Соглашением или Членами. Комитет утверждает свой регламент.

161

1. Комитет может учреждать необходимые вспомогательные органы. Все эти органы подотчетны Комитету.
2. Комитет утверждает процедуры обмена Членами соответствующей информацией и передовым опытом, при необходимости.
3. Комитет поддерживает тесные контакты с другими международными организациями в области упрощения процедур торговли, такими как ВТамО, с целью получения наилучших возможных рекомендаций для применения и исполнения настоящего Соглашения и во избежание дублирования действий. С этой целью Комитет может предлагать представителям таких организаций или их вспомогательных органов:
4. Участвовать в заседаниях Комитета; а также
5. обсуждать специфические вопросы, касающиеся применения настоящего Соглашения.
6. Комитет проводит обзор действия и применения настоящего Соглашения через 4 года после его вступления в силу и впоследствии периодически.
7. Членам рекомендуется выносить на обсуждение Комитета вопросы, касающиеся применения и действия настоящего Соглашения.
8. Комитет должен поощрять и способствовать проведению обсуждений ad hoc между Членами по конкретным вопросам настоящего Соглашения с целью оперативного достижения взаимоприемлемого решения.

2 Национальный комитет по упрощению процедур торговли

Каждый Член учреждает и/или сохраняет национальный комитет по упрощению процедур торговли или определяет существующий механизм для содействия координации и применению положений настоящего Соглашения.

СТАТЬЯ 24: ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Для целей настоящего Соглашения термин Член включает компетентное ведомство такого Члена.
2. Все положения настоящего Соглашения обязательны для всех Членов.
3. Члены должны применять настоящее Соглашение с даты его вступления в силу. Развивающиеся страны Члены и наименее развитые страны Члены, которые решат использовать положения Раздела II, должны применять настоящее Соглашение в соответствии с Разделом II.
4. Член, который принимает настоящее Соглашение после его вступления в силу, будет применять обязательства категорий «B» и «C», отсчитывая соответствующие сроки с даты вступления в силу настоящего Соглашения.
5. Участники таможенного союза или региональной экономической договоренности могут принять региональные подходы для содействия применению их обязательств по настоящему Соглашению, в том числе посредством учреждения и использования региональных органов.

162

1. Несмотря на Общее пояснительное замечание к Приложению 1А к Марракешскому Соглашению об учреждении Всемирной торговой организации, ничто в настоящем Соглашении не может толковаться, как уменьшение обязательств Членов по ГАТТ 1994 года. Кроме того, ничто в настоящем Соглашении не может толковаться как уменьшение прав и обязательств Членов по Соглашению по техническим барьерам в торговле и Соглашению по применению санитарных и фитосанитарных мер.
2. Все исключения и изъятия23 по ГАТТ 1994 должны применяться к положениям настоящего Соглашения. Отказы, применяемые к ГАТТ 1994 года или любой его части, предоставляемые в соответствии со статьями IX:3 и IX:4 Марракешского соглашения об учреждении Всемирной торговой организации, и любые изменения к ним на дату вступления в силу настоящего Соглашения должны применяться к положениям настоящего Соглашения.
3. Положения статей XXII и XXIII ГАТТ 1994 года, разработанные и применяемые в рамках Договоренности о разрешении споров, применяются к консультациям и урегулированию споров в рамках настоящего Соглашения, за исключением случаев, специально предусмотренных в настоящем Соглашении.
4. Оговорки в отношении любого из положений настоящего Соглашения не допускаются без согласия остальных Членов.
5. Обязательства категории «А» развивающихся стран Членов и наименее развитых стран Членов, прилагаемые к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 1 и 2 статьи 15, являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.
6. Обязательства категорий «В» и «С» развивающихся стран Членов и наименее развитых стран Членов, учтенные Комитетом и прилагаемые к настоящему Соглашению в соответствии с пунктом 5 статьи 16, являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения.

23 Включают в себя статьи V:7 и Х:1 ГАТТ 1994 и дополнительную сноску к статье VIII ГАТТ 1994 года.

163

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УПРОЩЕНИИ И ГАРМОНИЗАЦИ
ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР (ПЕРЕСМОТРЕННАЯ КИОТСКАЯ**

**КОНВЕНЦИЯ)**

ГЕНЕРАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

ГЛАВА 5 ГАРАНТИИ

1. Стандарт

В национальном законодательстве устанавливается перечень случаев, когда необходимо предоставление гарантий, и определяются формы их предоставления.

1. Стандарт

Таможенная служба определяет сумму гарантий.

1. Стандарт

Любому лицу, от которого требуется представление гарантии, разрешается выбрать любую форму гарантии при условии, что эта форма приемлема для таможенной службы.

1. Стандарт

Когда это предусмотрено в национальном законодательстве, таможенная служба не требует представления гарантии, если она убеждена в том, что обязательство перед таможенной службой будет выполнено.

1. Стандарт

В тех случаях, когда представление гарантии требуется для обеспечения выполнения обязательств, вытекающих из таможенной процедуры, таможенная служба принимает генеральную гарантию, в том числе от декларантов, регулярно декларирующих товары в различных таможенных органах на таможенной территории.

1. Стандарт

В тех случаях, когда требуется представление гарантии, сумма представляемой гарантии должна быть возможно минимальной и в отношении уплаты пошлин и налогов не должна превышать сумму пошлин и налогов, потенциально подлежащих взиманию.

1. Стандарт

В случаях предоставления гарантии освобождение от обязательств по ней существляется в возможно короткий срок после того, как таможенная служба удостоверилась в том, что обязательства, по которым требовалось предоставление гарантии, были исполнены надлежащем образом.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ Е

ГЛАВА 1

Таможенный транзит Определения

Для целей настоящей Главы:

164

E1./F4. «уполномоченный грузополучатель» означает лицо, уполномоченное таможенной службой получать товарынепосредственно по месту его нахождения без необходимости их предъявления в орган назначения;

E2./F5. «уполномоченный грузоотправитель» означает лицо, уполномоченное таможенной службой отправлять товары непосредственно с места его нахождения без необходимости их предъявления в орган отбытия;

E3./F1. «контролирующий орган» означает таможенный орган, ответственный за одного или более «уполномоченного грузоотправителя» или одного или более «уполномоченного грузополучателя» и выполняющий в этой связи специальную функцию контроля всех операций таможенного транзита;

E4./F7. «таможенный транзит» означает таможенную процедуру, в соответствии с которой товары транспортируются под таможенным контролем из одного таможенного органа в другой;

E5./F6. «операция таможенного транзита» означает транспортировку товаров под таможенным транзитом из органа отбытия в орган назначения;

E6./F2. «орган отбытия» означает любой таможенный орган, в котором начинается операция таможенного транзита;

E7./F3. «орган назначения» означает любой таможенный орган, в котором заканчивается операция таможенного транзита;

E8./F8. «транспортная единица» означает:

1. контейнеры, внутренним объемом в один кубический метр или более, включая съемные корпуса;
2. дорожные транспортные средства, в том числе прицепы и полуприцепы;
3. железнодорожные пассажирские или грузовые вагоны;
4. лихтеры, баржи и другие средства водного транспорта; и
5. воздушные суда.

Принцип

1. Стандарт

Таможенный транзит регулируется положениями настоящей Главы и, насколько это применимо, положениями Генерального приложения.

Область применения

1. Стандарт

Таможенная служба разрешает транспортировку товаров под таможенным транзитом по своей территории:

(а) от органа прибытия до органа выезда;

165

1. от органа прибытия до внутреннего таможенного органа;
2. от внутреннего таможенного органа до органа выезда; и
3. от одного внутреннего таможенного органа до другого внутреннего таможенного органа.
4. Стандарт

Товары, перевозимые под таможенным транзитом, не должны облагаться пошлинами и налогами при соблюдении установленных таможенной службой условий и при представлении любых требуемых гарантий.

1. Стандарт

В национальном законодательстве определяются лица, ответственные перед таможенной службой за соблюдение обязательств, налагаемых таможенным транзитом, в частности, за обеспечение предъявления в орган назначения товаров в неизменном состоянии, в соответствии с условиями, установленными таможенной службой.

1. Рекомендация по практическому применению

Таможенная служба должна утверждать лица в качестве уполномоченных грузоотправителей и уполномоченных грузополучателей, когда она убеждена, что предписанные условия, установленные таможенной службой, соблюдены.

Формальности в органе отбытия

1. Декларация на товары для таможенного транзита
2. Стандарт

Любой коммерческий или транспортный документ, в котором подробно изложены необходимые сведения, принимается в качестве описательной части декларации на товары для таможенного транзита, и это принятие отмечается в таком документе.

1. Рекомендация по практическому применению

Таможенная служба должна принимать в качестве декларации на товары для таможенного транзита любой коммерческий или транспортный документ на соответствующую партию товаров, отвечающий всем требованиям таможенной службы. Это принятие должно быть отмечено в таком документе.

1. Пломбирование и идентификация партий товаров
2. Стандарт

Таможенная служба органа отбытия предпринимает все необходимые меры для того, чтобы орган назначения мог идентифицировать партию товара и обнаружить любое несанкционированное вмешательство.

1. Рекомендация по практическому применению

Если это не предусмотрено положениями других международных конвенций, таможенная служба обычно не должна требовать предварительного разрешения на использование транспортных единиц для транспортировки товаров под таможенной пломбой.

1. Стандарт

Когда партия товаров перевозится на транспортной единице и требуется пломбирование партии товаров таможенной службой, таможенные пломбы налагаются на саму транспортную единицу при условии, что транспортная единица сконструирована и оборудована таким образом, что:

(а) таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным

166

способом;

1. никакие товары не могут быть извлечены из или вложены внутрь опломбированной части транспортной единицы без видимых следов подделки или без повреждения таможенной пломбы;
2. отсутствуют потайные места, в которых товары могут быть спрятаны; и
3. все места, в которых могут находиться товары, легко доступны для таможенной проверки.

Таможенная служба решает, соответствуют ли транспортные единицы требованиям безопасности для целей таможенного транзита.

1. Рекомендация по практическому применению

В тех случаях, когда сопроводительные документы позволяют однозначно идентифицировать товары, эти товары, как правило, должны транспортироваться без таможенной пломбы или крепежных приспособлений. Однако таможенная пломба или крепежное приспособление может потребоваться:

* в тех случаях, когда таможенный орган отбытия считает это необходимым в связи с управлением рисками;
* в тех случаях, когда это будет способствовать облегчению осуществления операции таможенного транзита в целом; или
* в тех случаях, когда это предусмотрено международным соглашением.
1. Стандарт

Если груз должен в принципе перевозиться под таможенной пломбой, но транспортную единицу невозможно надежно опломбировать, для обеспечения идентификации и быстрого обнаружения несанкционированного вмешательства используются следующие способы:

* полная проверка товаров с записью ее результатов в транзитном документе;
* наложение таможенных пломб или крепежных приспособлений на индивидуальные упаковки;
* точное описание товаров со ссылкой на образцы, планы, рисунки, фотографии или подобные средства, которые должны быть приложены к транзитному документу;
* установка строгого маршрута и определенных сроков; или
* таможенное сопровождение.

Однако решение об отказе от пломбирования транспортной единицы является исключительным правом таможенной службы.

1. Стандарт

Когда таможенная служба устанавливает срок таможенного транзита, этот срок должен быть достаточным для целей транзитной операции.

1. Рекомендация по практическому применению

По просьбе лица, которого это касается, и по причинам, признанным таможенной службой обоснованными, последняя должна продлить любой первоначально установленный срок.

1. Стандарт

Только в тех случаях, когда таможенная служба считает такую меру необходимой, она:

1. требует, чтобы товары следовали по установленному маршруту; или
2. требует, чтобы товары транспортировались под таможенным сопровождением.

Таможенные пломбы

1. Стандарт

167

Таможенные пломбы и крепежные приспособления, используемые при применении таможенного транзита, должны отвечать минимальным требованиям, установленным в Приложении к настоящей Главе.

1. Рекомендация по практическому применению

Таможенные пломбы и идентификационные знаки, налагаемые иностранными таможенными службами, должны признаваться для целей операции таможенного транзита, за исключением случаев, когда:

* они считаются недостаточными;
* они не являются надежными; или
* таможенная служба производит проверку товаров.

Если пломбы и крепежные приспособления зарубежной таможенной службы признаны на таможенной территории, им должна быть предоставлена та же правовая защита на данной территории, которая предоставляется национальным пломбам и крепежным приспособлениям.

1. Рекомендация по практическому применению

Когда соответствующие таможенные органы проверяют таможенные пломбы и крепежные приспособления или проверяют товары, они должны фиксировать результаты в транзитном документе.

Формальности в пути следования

1. Стандарт

Изменение органа назначения допускается без предварительного уведомления, за исключением случаев, когда таможенной службой установлена необходимость предварительного уведомления.

1. Стандарт

Перегрузка товаров с одного транспортного средства на другое допускается без разрешения таможенной службы при условии, что никакие таможенные пломбы или крепежные приспособления не взломаны и не нарушены.

1. Рекомендация по практическому применению

Таможенная служба должна разрешать транспортировку товаров под таможенным транзитом в транспортной единице, одновременно перевозящей другие товары, при условии, что она убеждена в том, что товары под таможенным транзитом могут быть идентифицированы и что другие таможенные требования будут соблюдены.

1. Рекомендация по практическому применению

Таможенная служба должна требовать, чтобы лицо, которого это касается, незамедлительно сообщало о несчастных случаях или других непредвиденных обстоятельствах, непосредственно влияющих на операцию таможенного транзита, в ближайший таможенный орган или в иные компетентные органы.

Завершение таможенного транзита

1. Стандарт

В национальном законодательстве в отношении завершения операции таможенного транзита не предусматривается никаких иных требований, кроме представления в орган назначения в пределах любого установленного срока соответствующей декларации на товары и товаров, не претерпевших никаких изменений, не бывших в использовании и с неповрежденными таможенными пломбами, крепежными приспособлениями или идентификационными знаками.

1. Стандарт

Как только товары помещаются под контроль органа назначения, он незамедлительно проводит завершение операции таможенного транзита после того, как удостоверится, что все условия соблюдены.

1. Рекомендация по практическому применению

168

Несоблюдение установленного плана поездки или нарушение установленных сроков не должно приводить к взиманию любых потенциально подлежащих уплате пошлин и налогов при условии, что таможенная служба удостоверилась в соблюдении всех других требований.

Международные соглашения, относящиеся к таможенному транзиту

1. Рекомендация по практическому применению

Договаривающиеся Стороны должны подробно рассмотреть возможность присоединения к международным документам, относящимся к таможенному транзиту. Когда присоединение к таким международным документам не представляется возможным, при составлении двусторонних или многосторонних соглашений с целью разработки процедуры международного таможенного транзита они должны руководствоваться Стандартами и Рекомендуемыми практиками настоящей Главы.

169

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

Полная версия Конвенции МДП 1973 г., включая Приложения, опубликована в Справочнике по Конвенции МДП, который доступен на сайте ЕЭК ООН.

Договаривающиеся Стороны,

ЖЕЛАЯ содействовать облегчению международной перевозки грузов дорожными транспортными средствами,

СЧИТАЯ, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между ними,

ВЫСКАЗЫВАЯСЬ в пользу упрощения и гармонизации административных, в частности пограничных, формальностей в области международных перевозок,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

а) Определения Статья 1

При применении настоящей Конвенции:

1. термин "операция МДП" означает перевозку грузов от таможни места отправления до таможни места назначения с соблюдением процедуры, так называемой процедуры МДП, установленной в настоящей Конвенции;
2. термин "ввозные или вывозные пошлины и сборы" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или вывозе или в связи с ввозом или вывозом грузов, но исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительной стоимости оказанных услуг;
3. термин "дорожное транспортное средство" означает не только механическое дорожное транспортное средство, но также любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;
4. термин "состав транспортных средств" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;
5. термин "контейнер" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или другое подобное приспособление);
6. представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;
7. имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;
8. специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;
9. сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности с одного вида транспорта на другой;
10. сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;
11. имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра.

"Съемные кузова" рассматриваются как контейнеры;

1. термин "таможня места отправления" означает любую таможню Договаривающейся Стороны, где для всего груза или части его начинается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;
2. термин "таможня места назначения" означает любую таможню Договаривающейся

170

Стороны, где для всего груза или части его заканчивается международная перевозка с соблюдением процедуры МДП;

1. термин "промежуточная таможня" означает любую таможню Договаривающейся Стороны, через которую дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер ввозится или вывозится в ходе операции МДП;

j) термин "лицо" означает как физическое, так и юридическое лицо;

k) термин "тяжеловесные и громоздкие грузы" означает любой тяжелый или громоздкий предмет, который из-за своего веса, размеров или характера обычно не перевозится в закрытом дорожном транспортном средстве или в закрытом контейнере;

1. термин "гарантийное объединение" означает объединение, признанное таможенными органами Договаривающейся Стороны в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП.
2. Область применения Статья 2

Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся Сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся Стороны или той же самой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

Статья 3

Положения настоящей Конвенции применяются при условии, что:

1. перевозки производятся
2. в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке с соблюдением условий, указанных в главе III а); или
3. в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в главе III c);
4. перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям статьи 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к настоящей Конвенции.
5. Основные положения Статья 4

Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП, освобождаются от уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможнях.

Статья 5

1. Грузы, перевозимые с соблюдением процедуры МДП в запломбированных дорожных транспортных средствах, запломбированных составах транспортных средств или запломбированных контейнерах, как правило, освобождаются от таможенного досмотра в промежуточных таможнях.
2. Однако с целью предупреждения злоупотреблений таможенные органы могут в исключительных случаях и, в частности, при наличии подозрения в нарушениях

171

производить в этих таможнях досмотр грузов.

Глава II. ВЫДАЧА КНИЖЕК МДП. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ГАРАНТИЙНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ

Статья 6

1. Каждая из Договаривающихся Сторон может, установив для этого известные гарантии и на известных условиях, предоставлять некоторым объединениям право выдавать непосредственно или при посредстве объединений, являющихся их корреспондентами, книжки МДП и предоставлять гарантии.
2. Объединение может быть признано в данной стране только при условии, что предоставленная им гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в этой стране в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение.

Статья 7

Бланки книжек МДП, направляемые гарантийным объединениям иностранными гарантийными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями, освобождаются от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов и не подвергаются при ввозе и вывозе каким бы то ни было запрещениям или ограничениям.

Статья 8

1. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы.
2. В тех случаях, когда законами и правилами той или иной Договаривающейся Стороны не предусматривается уплата ввозных или вывозных пошлин и сборов, как предусмотрено выше в пункте 1, гарантийное объединение обязуется на подобных же условиях уплатить сумму, равную сумме ввозных или вывозных пошлин и сборов и любых процентов за просрочку.
3. Каждая Договаривающаяся Сторона должна устанавливать максимальный размер сумм, уплаты которых по одной книжке МДП можно требовать от гарантийного объединения на основе положений вышеприведенных пунктов 1 и 2.
4. Гарантийное объединение становится ответственным по отношению к компетентным органам страны, в которой расположена таможня места отправления, с момента принятия книжки МДП данной таможней для оформления. В следующих странах, по территории которых продолжается перевозка грузов с соблюдением процедуры МДП, эта ответственность начинается с момента ввоза грузов или, если операция МДП приостанавливается в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 статьи 26, с момента принятия книжки МДП для оформления таможней, в которой операция МДП возобновляется.
5. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также за любые грузы, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере. Объединение не несет

172

ответственности ни за какие иные грузы.

1. В целях определения сумм пошлин и сборов, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, данные, касающиеся грузов, вписанные в книжку МДП, будут признаваться действительными, поскольку не будет доказано противное.
2. Когда наступает срок платежа сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению.

Статья 9

1. Гарантийное объединение устанавливает срок действия книжки МДП, указывая дату его окончания, после которой книжка не может быть представлена в таможню места отправления для ее таможенного оформления.
2. Если книжка была принята для оформления таможней места отправления в последний день срока ее действия или до этой даты, как это предусмотрено в пункте 1 настоящей статьи, книжка действительна до завершения операции МДП в таможне места назначения.

Статья 10

1. Таможенное оформление книжки МДП может быть произведено с оговорками или без оговорок; если сделаны оговорки, то они должны относиться к фактам, связанным с самой операцией МДП. Эти факты должны быть отмечены в книжке МДП.
2. Если таможенные органы той или иной страны оформили книжку МДП без оговорок, они не могут больше требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, за исключением случаев, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом.

Статья 11

1. В случае неоформления книжки МДП или если это оформление было произведено с оговорками, компетентные органы не будут иметь права требовать от гарантийного объединения уплаты сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, если в продолжение годичного срока, считая с даты принятия книжки МДП для оформления этими органами, они не уведомили письменно гарантийное объединение об отказе в таможенном оформлении или об оформлении с оговоркой. Это положение применяется также в случае таможенного оформления, полученного противозаконным или обманным образом, однако в таком случае срок устанавливается в два года.
2. Требование об уплате сумм, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 8, препровождается гарантийному объединению не ранее, чем через три месяца со дня уведомления этого объединения об отказе в таможенном оформлении книжки, о ее оформлении с оговоркой или об оформлении, полученном противозаконным или обманным образом, и не позднее, чем через два года, считая с того же самого дня. Однако, что касается дел, переданных на рассмотрение суда в течение указанного выше двухлетнего срока, требование об уплате препровождается в течение одного года со дня вступления в силу судебного решения.
3. Для уплаты требуемых сумм гарантийное объединение располагает трехмесячным сроком, считая с даты направленного ему требования об уплате. Уплаченные суммы будут возвращены объединению, если в течение двух лет, следующих за датой предъявленного ему требования об уплате, таможенным органам будут представлены убедительные доказательства того, что в отношении данной перевозки не произошло никаких нарушений.

173

Глава III. ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

а) Допущение к перевозке транспортных средств и контейнеров

Статья 12

Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и b) настоящей главы, каждое дорожное транспортное средство должно отвечать в отношении своей конструкции и своего оборудования условиям, приведенным в приложении 2 к настоящей Конвенции, и должно быть допущено к перевозке в соответствии с процедурой, предусмотренной в приложении 3 к настоящей Конвенции. Свидетельство о допущении должно соответствовать образцу, приведенному в приложении 4.

Статья 13

1. Для того чтобы подпадать под действие положений разделов а) и b) настоящей главы, контейнеры должны быть сконструированы в соответствии с условиями, определенными в части I приложения 7, и должны быть допущены к перевозке в соответствии с процедурой, установленной в части II этого же приложения.
2. Контейнеры, допущенные к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1956 года, вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, 1972 года, или любыми международными актами, которые могут заменить или изменить эту последнюю Конвенцию, рассматриваются как соответствующие положениям вышеприведенного пункта 1 и должны приниматься к перевозке с соблюдением процедуры МДП без нового допущения.

Статья 14

1. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительность допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным выше в статьях 12 и 13. Тем не менее Договаривающимся Сторонам не следует задерживать перевозку, когда обнаруженные неисправности незначительны и не создают возможностей для контрабанды.
2. Перед новым использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любое дорожное транспортное средство или контейнер, не удовлетворяющие более условиям, которые послужили основанием для их допущения, должны быть либо приведены в первоначальное состояние, либо быть вновь подвергнуты процедуре допущения.
3. Процедура перевозки с применением книжки МДП Статья 15
4. При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа. Для дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера никаких гарантий не требуется.
5. Положения пункта 1 настоящей статьи не препятствуют Договаривающейся Стороне требовать выполнения в таможне места назначения формальностей, предусматриваемых ее национальными предписаниями, для обеспечения того, чтобы

174

после окончания операции МДП дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер были вывезены.

Статья 16

Когда операция МДП производится дорожным транспортным средством или составом транспортных средств, на них должны быть прикреплены прямоугольные таблички с надписью "TIR", отвечающие требованиям, приведенным в приложении 5 к настоящей Конвенции; одна табличка помещается спереди, а другая такая же табличка сзади дорожного транспортного средства или состава транспортных средств. Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны, и должны быть съемными.

Статья 17

1. На каждое дорожное транспортное средство или контейнер составляется одна книжка МДП. Однако, единая книжка МДП может составляться на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, погруженных на одно дорожное транспортное средство или на состав транспортных средств. В этом случае в грузовом манифесте книжки МДП должно указываться отдельно содержимое каждого транспортного средства, составляющего часть состава транспортных средств, или каждого контейнера.
2. Книжка МДП действительна для выполнения только одной перевозки. Она должна содержать по меньшей мере такое число отрывных листков для принятия книжки к таможенному оформлению и для ее оформления, какое необходимо для осуществления данной перевозки.

Статья 18

Операция МДП может производиться через несколько таможен места отправления и места назначения; однако, за исключением случаев особого на то разрешения заинтересованных Договаривающейся Стороны или Договаривающихся Сторон,

1. таможни места отправления должны находиться только в одной стране;
2. таможни места назначения должны находиться не более чем в двух странах;
3. общее числе таможен места отправления и назначения не должно превышать четырех.

Статья 19

Грузы и дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер должны предъявляться в таможне места отправления вместе с книжкой МДП. Таможенные органы страны отправления должны принимать необходимые меры для того, чтобы удостовериться в точности грузового манифеста и для наложения таможенных печатей и пломб или для контроля таможенных печатей и пломб, наложенных под ответственность упомянутых таможенных органов должным образом уполномоченными лицами.

Статья 20

Таможенные органы могут установить для перевозок, производимых по территории их страны, определенный срок перевозки и требовать, чтобы дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер следовали по предписанному маршруту.

175

Статья 21

В каждой промежуточной таможне и в таможнях места назначения дорожное транспортное средство, состав транспортных средств или контейнер предъявляются для контроля таможенным органам с содержащимся в них грузом и с относящейся к перевозимому грузу книжкой МДП.

Статья 22

1. За исключением случаев досмотра грузов, производимого таможенными органами в соответствии с положением, содержащимся в пункте 2 статьи 5, сотрудники промежуточных таможен каждой из Договаривающихся Сторон признают, как правило, печати и пломбы, наложенные таможенными органами других Договаривающихся Сторон, при условии, что они не повреждены. Однако эти сотрудники могут, если это обусловлено необходимостью контроля, накладывать дополнительно свои собственные печати и пломбы.
2. Признанные Договаривающимися Сторонами таможенные печати и пломбы пользуются на их территории защитой тех же самых правовых норм, что и национальные таможенные печати и пломбы.

Статья 23

Таможенные органы могут только в исключительных случаях:

* требовать, чтобы при проезде по территории их страны дорожные транспортные средства, составы транспортных средств или контейнеры сопровождались за счет перевозчиков;
* производить в пути проверку и досмотр груза дорожных транспортных средств, состав транспортных средств или контейнеров.

Статья 24

Если таможенные органы производят в пути или в промежуточной таможне досмотр груза в дорожном транспортном средстве, составе транспортных средств или контейнере, они должны сделать отметку о наложенных новых печатях и пломбах и о характере выполненного контроля на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 25

Если таможенные пломбы и печати повреждены в пути в условиях иных, чем те, которые предусмотрены в статьях 24 и 35, или если груз погиб или был поврежден, но не были повреждены пломбы или печати, надлежит придерживаться порядка, установленного в приложении 1 к настоящей Конвенции в отношении использования книжки МДП, без ущерба для возможности применения положений национального законодательства и, кроме того, должен быть заполнен протокол, содержащийся в книжке МДП.

Статья 26

1. Когда часть перевозки с применением книжки МДП производится по территории государства, не являющегося Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции, то операция МДП приостанавливается на этой части пути. В этом случае таможенные органы Договаривающейся Стороны, по чьей территории продолжается затем перевозка,

176

принимают книжку МДП для возобновления операции МДП при условии, что таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки не повреждены.

1. То же положение применяется в отношении той части маршрута, на которой книжка МДП не используется владельцем книжки на территории Договаривающейся Стороны в связи с осуществлением более простых таможенных транзитных процедур или когда применение таможенного транзитного режима не является необходимым.
2. В этих случаях таможни, в которых операция МДП была прервана или возобновлена, будут рассматриваться как промежуточные таможни соответственно при въезде или при выезде из страны.

Статья 27

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции и, в частности, ее статьи 18 первоначально указанная таможня места назначения может быть заменена другой таможней места назначения.

Статья 28

При прибытии груза в таможню места назначения и при условии, что грузы переводятся в условия иного таможенного режима или очищаются от пошлин в целях внутреннего потребления, таможенное оформление книжки МДП производится незамедлительно.

с) Положения, касающиеся перевозки тяжеловесных или громоздких грузов

Статья 29

1. Положения настоящего раздела применяются только к перевозке тяжеловесных или громоздких грузов, определение которых дано в абзаце k) статьи 1 настоящей Конвенции.
2. Если применяются положения настоящего раздела, перевозка тяжеловесных или громоздких грузов может, по решению таможенных органов места отправления, осуществляться с помощью неопечатанных транспортных средств или контейнеров.
3. Положения настоящего раздела применяются только в том случае, когда, по мнению таможенных органов места отправления, тяжеловесные или громоздкие грузы, а также любые перевозимые одновременно принадлежности к ним можно легко опознать благодаря их описанию или снабдить их таможенными печатями и пломбами и/или опознавательными знаками таким образом, чтобы предотвратить любую подмену или изъятие упомянутых грузов без оставления видимых следов.

Статья 30

Все положения настоящей Конвенции, за исключением тех, отступления от которых предусмотрены особыми положениями настоящего раздела, распространяются на перевозку тяжеловесных или громоздких грузов с соблюдением процедуры МДП.

Статья 31

Ответственность гарантийного объединения распространяется не только на грузы, перечисленные в книжке МДП, но также на грузы, которые, хотя и не перечислены в этой книжке, находятся на платформе или между перечисленными в книжке МДП грузами.

177

Статья 32

На обложке и на всех отрывных листках книжки МДП должна быть сделана жирным шрифтом надпись: "Тяжеловесные или громоздкие грузы" на английском или французском языке.

Статья 33

Таможенные органы места отправления могут требовать, чтобы упаковочные листы, фотографии, чертежи и т.д., которые считаются необходимыми для опознания перевозимых грузов, были приложены к книжке МДП. В таком случае они заверяют эти документы; один экземпляр указанных документов прикрепляется к внутренней стороне обложки книжки МДП и во всех манифестах книжки делается отметка о наличии этих документов.

Статья 34

Таможенные органы промежуточных таможен каждой Договаривающейся Стороны признают таможенные печати и пломбы и/или опознавательные знаки, наложенные компетентными органами других Договаривающихся Сторон. Они могут, однако, добавить другие печати и пломбы и/или опознавательные знаки; в этом случае они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Статья 35

Если в пути или в промежуточной таможне производящие досмотр груза сотрудники вынуждены снять печати и пломбы и/или опознавательные знаки, они делают отметки о наложенных новых печатях и пломбах и/или опознавательных знаках на отрывных листках книжки МДП, использованных в их стране, на соответствующих корешках, а также на остающихся отрывных листках книжки МДП.

Глава IV. НАРУШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ КОНВЕНЦИИ

Статья 36

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции повлечет применение к виновному в стране, в которой нарушение было совершено, предусмотренных законодательством этой страны санкций.

Статья 37

В тех случаях, когда невозможно установить, на какой территории произошло нарушение, считается, что оно произошло на территории Договаривающейся Стороны, где оно было обнаружено.

Статья 38

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право временно или окончательно лишать права пользования постановлениями настоящей Конвенции всякое лицо, виновное в серьезном нарушении таможенных законов или правил, применяемых при международной перевозке грузов.

178

1. О таком лишении права немедленно сообщается таможенным органам Договаривающейся Стороны, на территории которой данное лицо находится или имеет постоянное местопребывание, а также гарантийному(ым) объединению(ям) в стране, в которой совершено нарушение.

Статья 39

В тех случаях, когда операции МДП признаны в иных отношениях правильно выполненными:

1. Договаривающиеся Стороны не обращают внимания на незначительные расхождения, касающиеся соблюдения предписанных сроков или маршрутов.
2. Точно так же расхождения между сведениями, приведенными в грузовом манифесте книжки МДП, и содержимым дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера не рассматриваются как нарушения настоящей Конвенции владельцем книжки МДП, если приведено удовлетворяющее компетентные органы доказательство того, что эти расхождения не являются результатом ошибок, допущенных преднамеренно или по небрежности при погрузке или отправке груза или при составлении упомянутого манифеста.

Статья 40

Таможенные органы страны отправления и страны назначения не считают владельца книжки МДП ответственным за расхождения, которые могут быть установлены в этих странах, если эти расхождения относятся соответственно к таможенным режимам, которые применялись до или после операции МДП и к которым владелец указанной книжки не имел никакого отношения.

Статья 41

Если таможенные органы признают достаточными доказательства того, что груз, указанный в манифесте книжки МДП, погиб или безвозвратно потерян в результате дорожно-транспортного происшествия или при обстоятельствах, вызванных

непреодолимой силой, или что недостача является результатом причин, свойственных грузу, то они освобождают от уплаты обычно причитающихся пошлин и сборов.

Статья 42

По получении запроса Договаривающейся Стороны с изложением соответствующих причин компетентные органы Договаривающихся Сторон, заинтересованных в данной операции МДП, предоставляют ей все имеющиеся в их распоряжении сведения, необходимые для применения положений вышеприведенных статей 39, 40 и 41.

Глава V. ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПИСКИ
Статья 43

В пояснительных записках, приведенных в приложениях 6 и 7 (часть III), дается толкование некоторых положений настоящей Конвенции и приложений к ней. В них описаны также некоторые виды рекомендуемой практики.

Глава VI. РАЗЛИЧНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ
Статья 44

179

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет заинтересованным гарантийным объединениям льготы в отношении:

1. перевода валюты, необходимой для уплаты сумм, взимаемых компетентными органами Договаривающихся Сторон в силу положений статьи 8 настоящей Конвенции; и
2. перевода валюты, необходимой для оплаты бланков книжки МДП, посылаемых гарантийным объединениям иностранными объединениями, являющимися их корреспондентами, или международными организациями.

Статья 45

Каждая Договаривающаяся Сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП. Договаривающиеся Стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.

Статья 46

1. Выполнение сотрудниками таможен формальностей, упомянутых в настоящей Конвенции, не дает права требовать оплаты сборов, за исключением тех случаев, когда эти формальности производятся не в дни и часы и не в местах, обычно предусматриваемых для их производства.
2. Договаривающиеся Стороны будут предпринимать все зависящие от них меры для облегчения таможенных операций, связанных со скоропортящимися грузами.

Статья 47

1. Положения настоящей Конвенции не служат препятствием ни для применения

ограничений и контроля, вытекающих из национальных правил и основанных на соображениях общественной нравственности, общественной безопасности, здравоохранения или гигиены, либо на соображениях ветеринарного или

фитопатологического порядка, ни для взимания причитающихся на основании этих правил сборов.

1. Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки.

Статья 48

Ни одно из постановлений настоящей Конвенции не исключает права Договаривающихся Сторон, образующих таможенный или экономический союз, применять особые правила в отношении перевозок, местом отправления или назначения которых являются их территории, или осуществляемых транзитом через их территории, при условии, что такие правила не ограничивают льгот, предусматриваемых настоящей Конвенцией.

Статья 49

Положения настоящей Конвенции не препятствуют применению больших льгот, которые Договаривающиеся Стороны предоставляют или пожелают предоставить либо на основании односторонних положений, либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, при условии, что такие льготы не препятствуют применению положений настоящей Конвенции и, в частности,

180

проведению операций МДП.

Статья 50

Договаривающиеся Стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений настоящей Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

Статья 51

Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью Конвенции.

Глава VII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 52

Подписание, ратификация, принятие, утверждение
и присоединение

1. Все государства - члены Организации Объединенных Наций, либо члены любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участники Статута Международного Суда, а также любое другое государство, приглашенное Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций, могут стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции:
2. путем ее подписания без оговорки о ратификации, принятии или утверждении;
3. путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания с оговоркой о ратификации, принятии или утверждении;
4. путем сдачи на хранение документа о присоединении.
5. Настоящая Конвенция открыла для подписания государствами, упомянутыми в пункте 1 настоящей статьи, в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 января 1976 года до 31 декабря 1976 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.
6. Таможенные или экономические союзы могут также, в соответствии с положениями пунктов 1 и 2 настоящей статьи, стать Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции одновременно со всеми их государствами - членами или в любое время после того, как все государства - члены станут Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции. Однако эти союзы не имеют права голоса.
7. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 53
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев с того дня, когда пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. После того как пять из числа государств, упомянутых в пункте 1 статьи 52, подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или утверждении или сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для всех последующих Договаривающихся Сторон

181

по истечении шести месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

1. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.
2. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 54
Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении пятнадцати месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.
3. Действительность книжек МДП, принятых для оформления таможней страны отправления до срока вступления в силу денонсации, не затрагивается этой денонсацией, и гарантия гарантийных объединений остается в силе в соответствии с условиями настоящей Конвенции.

Статья 55

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, составит менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев, настоящая Конвенция теряет силу по истечении указанного выше периода в двенадцать месяцев.

Статья 56

Прекращение действия Конвенции МДП 1959 года

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции Конвенция МДП 1959 года.
2. Свидетельства о допущении, выданные в отношении дорожных транспортных средств и контейнеров в соответствии с условиями Конвенции МДП 1959 года, принимаются Договаривающимися Сторонами настоящей Конвенции на протяжении срока их действия или любого продления его для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами при условии, что такие транспортные средства и контейнеры по-прежнему отвечают требованиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам.

Статья 57

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции должен быть по возможности

182

разрешен путем переговоров между спорящими сторонами или другими средствами урегулирования.

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не назначил арбитра или арбитры не могли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.
2. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, имеет обязательную силу для спорящих сторон.
3. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.
4. Решения арбитражного суда принимаются большинством голосов.
5. Любые разногласия, которые могут возникнуть между спорящими сторонами в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 58

Оговорки

1. Каждое государство может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что оно не считает себя связанным пунктами 2 - 6 статьи 57 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся Стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время взять эту оговорку обратно путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 59

Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, в том числе в приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся Стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.
2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся Сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 8. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная Комитетом большинством в две трети присутствующих и голосующих, направляется Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся Сторонам для принятия.
3. За исключением случаев, предусмотренных в статье 60, любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу, для всех Договаривающихся Сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока

183

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какого-либо государства, являющегося Договаривающейся Стороной, никаких возражений против предложенной поправки.

1. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается не принятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 60

Особая процедура внесения поправок в приложения 1,2, 3, 4,

1. 6 и 7
2. Любая предложенная поправка к приложениям 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7, рассмотренная в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 59, вступает в силу в срок, установленный Административным комитетом во время ее принятия, если до более раннего срока, установленного Административным комитетом в то же самое время, одна пятая или пять государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомляют Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против поправки. Определение Административным комитетом сроков, упомянутых в настоящем пункте, осуществляется большинством в две трети присутствующих и голосующих.
3. При вступлении в силу любая поправка, принятая в соответствии с процедурой, изложенной выше в пункте 1, заменяет для всех Договаривающихся Сторон любое предыдущее положение, к которому относится эта поправка.

Статья 61

Предложения, сообщения и возражения

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся Стороны и все государства, упомянутые в пункте 1 статьи 52 настоящей Конвенции, обо всех предложениях, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии с вышеприведенными статьями 59 и 60, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 62

Конференция по пересмотру

1. Любое государство, являющееся Договаривающейся Стороной, может путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенный Наций просить созвать конференцию с целью пересмотра настоящей Конвенции.
2. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся Стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, если в течение шести месяцев после даты уведомления Генеральным секретарем, по крайней мере четверть государств, являющихся Договаривающимися Сторонами, информируют его о своем согласии с этой просьбой.
3. Конференция по пересмотру, на которую приглашаются все Договаривающиеся Стороны и все государства, упоминаемые в пункте 1 статьи 52, созывается также Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по получении такой просьбы от Административного комитета. Административный комитет принимает решение о том, следует ли обратиться с такой просьбой, большинством присутствующих и голосующих в

184

Комитете.

1. Если в соответствии с пунктами 1 и 3 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По меньшей мере за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Договаривающимся Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

Статья 63
Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 61 и 62, Генеральный секретарь организации Объединенных Наций уведомляет все государства, указанные в статье 52:

1. о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 52;
2. о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 53;
3. о денонсациях в соответствии со статьей 54;
4. о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 55;
5. об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 58.

Статья 64
Аутентичный текст

После 31 декабря 1976 года подлинник настоящей Конвенции сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии каждой из Договаривающихся Сторон и каждому из государств, указанных в пункте 1 статьи 52, не являющихся Договаривающимися Сторонами.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Женеве четырнадцатого ноября тысяча девятьсот семьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

185

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ
ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ**

Преамбула

Договаривающиеся Стороны,

желая улучшить международные перевозки грузов,

принимая во внимание необходимость содействия прохождению грузов через границы,

отмечая, что меры контроля осуществляются на границах различными службами контроля,

признавая, что условия проведения этих видов контроля могут быть в значительной мере согласованы без нанесения ущерба их целям, их надлежащему проведению и без снижения их эффективности,

будучи убеждены, что согласование условий проведения пограничного контроля представляет собой одно из важных средств для достижения этих целей,

согласились о нижеследующем:

ГЛАВА I - ОБЩИЕ ПЛОЖЕНИЯ

Статья 1 - Определения

В соответствии с настоящей Конвенцией:

1. под "таможней" подразумевается государственная служба, которая несет ответственность за обеспечение выполнения таможенного законодательства и сбор импортных и экспортных пошлин и налогов, а также за применение других законов и правил, касающихся, среди прочего, ввоза, транзита и вывоза грузов;
2. под "таможенным контролем" подразумеваются меры, применяемые в целях обеспечения выполнения законов и правил, за соблюдение которых несут ответственность таможни;
3. под "медико-санитарным контролем" подразумевается контроль,осуществляемый в целях охраны жизни и здоровья людей, за исключением ветеринарного контроля;
4. под "ветеринарным контролем" подразумевается санитарный контроль, осуществляемый в отношении животных и продуктов животного происхождения с целью защиты жизни и здоровья людей и животных, а также контроль предметов или грузов, которые могут являться переносчиками болезней животных;
5. под "фитосанитарным контролем" подразумевается контроль, направленный на предупреждение распространения и перевозки через государственные границы вредителей растений и продуктов растительного происхождения;
6. под "контролем соответствия техническим стандартам" подразумевается контроль, обеспечивающий соответствие грузов минимальным требованиям международных или национальных стандартов, определенным соответствующими

186

законами и правилами;

1. под "контролем качества" подразумевается всякий другой контроль, отличающийся от вышеперечисленных и осуществляемый с целью обеспечения соответствия грузов минимальным международным или национальным показателям качества, установленным соответствующими законами и правилами;
2. под "службой контроля" подразумевается любая служба, на которую возложена обязанность осуществлять все или некоторые виды контроля, определенные выше, или любые другие виды контроля, которым регулярно подвергаются импортные, экспортные или транзитные грузы.

Статья 2 - Цель Конвенции

Для облегчения международной перевозки грузов настоящая Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, в частности путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения.

Статья 3 - Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.
2. Настоящая Конвенция применяется ко всем службам контроля Договаривающихся сторон.

ГЛАВА II - СОГЛАСОВАНИЕ ПРОЦЕДУР Статья 4 - Координация видов контроля

Договаривающиеся стороны обязуются по возможности организовывать согласованную работу таможенных служб и других служб контроля.

Статья 5 - Средства, предоставляемые в распоряжение служб Для обеспечения надлежащего функционирования служб контроля

Договаривающиеся стороны должны обеспечивать, чтобы данные службы имели по мере возможности и в рамках национального законодательства в своем распоряжении:

1. квалифицированный персонал в достаточном количестве с учетом потребностей перевозок;
2. оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок;
3. официальные инструкции для должностных лиц, с тем чтобы они действовали

в соответствии с международными договорами и соглашениями, а также в соответствии с действующими национальными предписаниями.

Статья 6 - Международное сотрудничество

Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать друг с другом и прибегать к необходимому сотрудничеству с компетентными международными органами для

187

достижения целей настоящей Конвенции, а также стремиться к заключению в необходимых случаях новых многосторонних или двусторонних договоров или соглашений.

Статья 7 - Сотрудничество между соседними странами

Во всех случаях пересечения общей сухопутной границы заинтересованные Договаривающиеся стороны принимают, когда это возможно, соответствующие меры для облегчения провоза грузов, в частности:

1. они прилагают все усилия для организации совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборудования;
2. они прилагают все усилия для обеспечения того, чтобы были аналогичными: часы работы пограничных постов,

службы контроля, которые осуществляют свою деятельность на этих постах, категории грузов, средства транспорта и системы международного таможенного транзита, которые могут быть приняты или использоваться в этих странах.

Статья 8 - Обмен информацией

Договаривающиеся стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения настоящей Конвенции в соответствии с условиями, указанными в приложениях.

Статья 9 - Документы

1. Договаривающиеся стороны будут стремиться широко использовать в отношениях друг с другом и с компетентными международными органами документы, составленные в соответствии с образцом-формуляром Организации Объединенных Наций.
2. Договаривающиеся стороны принимают документы, изготовленные с использованием любого соответствующего технического процесса, при условии, что они отвечают официальным правилам в отношении их формы, аутентичности и заверения, а также при условии, что они легко читаемы и понятны.
3. Договаривающиеся стороны обеспечивают, чтобы необходимые документы подготавливались и заверялись в полном соответствии с соответствующим законодательством.

ГЛАВА III - ПОЛОЖЕНИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ТРАНЗИТУ Статья 10 - Транзитные грузы

1. Договаривающиеся стороны соглашаются применять, по мере возможности, простой и ускоренный режим в отношении транзитных грузов, в особенности грузов, которые перевозятся в соответствии с системой международного таможенного транзита, предусматривая проведение их контроля только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками. Кроме того, они принимают во внимание положение стран, не имеющих выхода к морю. Они прилагают все усилия для того, чтобы предусмотреть увеличение продолжительности времени, в течение которого может

188

производиться выдача по уплате таможенной пошлины грузов, перевозимых в соответствии с какой-либо системой международного таможенного транзита, и расширение компетенции существующих таможен в этой области.

1. Они прилагают все усилия для максимального облегчения транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность.

ГЛАВА IV. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ Статья 11 - Общественный порядок

1. Ни одно положение настоящей Конвенции не препятствует введению запретов или ограничений в отношении импорта, экспорта или транзита по соображениям общественного порядка, и в частности, общественной безопасности, морали и здравоохранения или в целях охраны окружающей среды, культурного наследия или промышленной, коммерческой и интеллектуальной собственности.
2. Тем не менее Договаривающиеся стороны стремятся применять к видам контроля, связанным с применением мер, упомянутых в пункте 1 выше, когда это возможно без ущерба для эффективности таких видов контроля, положения настоящей Конвенции, в частности положения статей 6-9.

Статья 12 - Чрезвычайные меры

1. Чрезвычайные меры, которые Договаривающиеся стороны могут быть вынуждены ввести ввиду особых обстоятельств, должны соответствовать причинам, вызвавшим их введение, и их осуществление должно быть приостановлено или отменено при устранении этих причин.
2. Во всех случаях, когда это не наносит ущерба эффективности этих мер, Договаривающиеся стороны публикуют соответствующие положения в отношении таких мер.

Статья 13 - Приложения

1. Приложения к настоящей Конвенции являются неотъемлемой частью данной Конвенции.
2. Новые приложения, касающиеся других видов контроля, могут быть включены в настоящую Конвенцию в соответствии с процедурой, определенной в статьях 22 и 24 ниже.

Статья 14 - Отношение к другим договорам

Без ущерба для положений статьи 6 настоящая Конвенция не влияет на права и обязательства, вытекающие из договоров, которые Договаривающиеся стороны настоящей Конвенции заключили, прежде чем стать Договаривающимися сторонами данной Конвенции.

189

Статья 15

Настоящая Конвенция не препятствует применению более широких льгот, которые две или более Договаривающиеся стороны пожелают предоставить друг другу, и не ущемляет права региональных организаций в области экономической интеграции, упомянутых в статье 16, которые являются Договаривающимися сторонами, применять свое законодательство к контролю на своих внутренних границах при условии, что это никоим образом не уменьшает объема льгот, вытекающих из настоящей Конвенции.

Статья 16 - Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

1. Настоящая Конвенция, которая сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, открыта для участия всех государств и региональных организаций в области экономической интеграции, состоящих из суверенных государств, компетентных в отношении ведения переговоров, заключения и применения международных соглашений, касающихся вопросов, предусмотренных в настоящей Конвенции.
2. В отношении вопросов, входящих в их компетенцию, региональные организации в области экономической интеграции, упомянутые в пункте 1, могут от своего имени осуществлять права и выполнять обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией

для государств-членов, которые являются Договаривающимися сторонами данной Конвенции. В этих случаях государства - члены таких организаций не могут самостоятельно осуществлять эти права, включая право голосования.

1. Государства и вышеупомянутые региональные организации в области экономической интеграции могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции:
2. путем сдачи на хранение документа о ратификации, принятии или утверждении после ее подписания или
3. путем сдачи на хранение документа о присоединении.
4. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами и упомянутыми в пункте 1 региональными организациями в области экономической интеграции в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве с 1 апреля 1983 года по 31 марта 1984 года включительно.
5. С 1 апреля 1983 года она будет также открыта для присоединения.
6. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 17 - Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении трех месяцев с того дня, когда пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. После того как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу для

190

всех последующих Договаривающихся сторон по истечении трех месяцев со дня сдачи ими на хранение своих документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

1. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу какой-либо поправки к настоящей Конвенции, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.
2. Любой такой документ, сданный на хранение после принятия в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 22, какой-либо поправки, но до вступления ее в силу, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 18 - Денонсация

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию посредством нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций .
2. Денонсация вступает в силу по истечении шести месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.

Статья 19 - Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число государств, являющихся Договаривающимися сторонами, будет менее пяти в течение любого периода, состоящего из последовательных двенадцати месяцев, по истечении указанного выше двенадцатимесячного периода настоящая Конвенция утрачивает силу.

Статья 20 - Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции по возможности разрешается путем переговоров между ними или другими средствами урегулирования.
2. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен способами, предусмотренными в пункте 1 настоящей статьи, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждая сторона в споре назначает арбитра, и эти арбитры назначают другого арбитра, который становится председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы одна из сторон не назначила арбитра или арбитры не смогли избрать председателя, любая из сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.
3. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 2, является окончательным и имеет обязательную силу для сторон в споре.
4. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.
5. Арбитражный суд принимает свои решения большинством голосов на основе договоров, существующих между сторонами в споре, и общего международного права.

191

1. Любые разногласия, которые могут возникнуть между сторонами в споре в отношении толкования и выполнения арбитражного решения, могут быть переданы любой из сторон на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.
2. Каждая сторона в споре несет расходы, связанные с использованием услуг назначенного ею арбитра и своих представителей при арбитражном разбирательстве; расходы, связанные с использованием услуг председателя, и другие расходы стороны в споре несут в равных частях.

Статья 21 - Оговорки

1. Любая Договаривающаяся сторона может в момент подписания, ратификации, принятия или утверждения настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить, что она не считает себя связанной пунктами 2-7 статьи 20 настоящей Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны этими пунктами в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Любая Договаривающаяся сторона, сделавшая оговорку в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, может в любое время снять эту оговорку путем уведомления Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.
3. За исключением оговорок, предусмотренных в пункте 1 настоящей статьи, никакие другие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются.

Статья 22 - Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию

1. Поправки к настоящей Конвенции, включая приложения к ней, могут вноситься по предложению любой Договаривающейся стороны в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.
2. Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции рассматривается Административным комитетом, состоящим из всех Договаривающихся сторон, в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 7. Любая такая поправка, рассмотренная или разработанная на сессии Административного комитета и одобренная им, направляется Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся сторонам для принятия.
3. Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода после даты сообщения о предлагаемой поправке, если в течение этого срока Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций не получил от какого-либо государства, являющегося Договаривающейся стороной, или от региональной организации в области экономической интеграции, являющейся Договаривающейся стороной и действующей в соответствии с условиями, указанными в пункте 2 статьи 16 настоящей Конвенции, никаких возражений против предложенной поправки.
4. В случае возражения против предложенной поправки, представленного в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, поправка считается непринятой и в связи с ней не принимается никаких мер.

Статья 23 - Запросы, сообщения и возражения

192

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций информирует все Договаривающиеся стороны и все государства обо всех запросах, сообщениях или возражениях, сделанных в соответствии со статьей 22, и о сроке вступления в силу каждой поправки.

Статья 24 - Конференция по пересмотру

По истечении пяти лет после вступления настоящей Конвенции в силу любая Договаривающаяся сторона может путем уведомления, направляемого Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, просить о созыве конференции с целью пересмотра настоящей Конвенции, указав предложения, которые должны быть рассмотрены этой конференцией. В этом случае:

1. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и предлагает им представить в трехмесячный срок свои замечания в отношении первоначальных предложений, а также другие предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным;
2. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает также всем Договаривающимся сторонам текст любых других сделанных предложений и созывает конференцию по пересмотру, если в течение шести месяцев после уведомления по крайней мере третья часть Договаривающихся сторон уведомляет его о своем согласии на созыв такой конференции;
3. однако если Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций полагает, что предложение о пересмотре можно рассматривать как предложение о внесении поправки в соответствии с пунктом 1 статьи 22, то с согласия Договаривающейся стороны, сделавшей предложение, он может вместо процедуры пересмотра прибегнуть к процедуре внесения поправок, предусмотренной в статье 22.

Статья 25 - Уведомления

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 23 и 24,

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все государства:

1. о подписании, ратификации, принятии, утверждении и присоединении в соответствии со статьей 16;
2. о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 17;
3. о денонсациях в соответствии со статьей 18;
4. о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 19;
5. об оговорках, сделанных в соответствии со статьей 21.

Статья 26 - Заверенные копии

После 31 марта 1984 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций препровождает две надлежащим образом заверенные копии настоящей Конвенции каждой из Договаривающихся сторон и всем государствам, не являющимся Договаривающимися сторонами.

193

СОВЕРШЕНО в Женеве 21 октября дня одна тысяча девятьсот восемьдесят второго года в одном подлиннике, английский, испанский, русский и французский тексты которого являются равно аутентичными.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные с этой целью, подписали настоящую Конвенцию.

194

**ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ,1972 ГОДА**

Преамбула

Договаривающиеся стороны,

желая расширить и облегчить международные контейнерные перевозки, согласились о нижеследующем:

Глава I. Общие положения

Глава I

Общие положения
Статья 1

При применении настоящей Конвенции:

1. термин "ввозные пошлины и сборы" означает таможенные пошлины и все другие пошлины, налоги, сборы и прочие суммы, взимаемые при ввозе или в связи с ввозом грузов, не исключая суммы и сборы, ограниченные по величине до приблизительной стоимости оказанных услуг;
2. термин "временный ввоз" означает временный ввоз - при условии последующего вывоза - с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сборов и без применения импортных запрещений и ограничений;
3. термин "контейнер" означает транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или подобное приспособление):
4. представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;
5. имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;
6. специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов;
7. сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности, с одного вида транспорта на другой;
8. сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;

195

1. имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра;

термин "контейнер" охватывает принадлежности и оборудование контейнеров, необходимые для данного вида контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин "контейнер" не включает транспортные средства, принадлежности, запасные части транспортных средств и упаковку;

1. термин "внутренние перевозки" означает перевозки грузов, погруженных на территории данного государства и подлежащих разгрузке на территории того же государства;
2. термин "лицо" означает как физическое, так и юридическое лицо;

j) термин "предприятие по эксплуатации контейнеров" означает лицо, которое независимо от того, является ли оно владельцем или нет, осуществляет эффективный контроль за использованием контейнера.

Статья 2

Для того чтобы предусмотренные в настоящей Конвенции условия распространялись на контейнеры, последние должны маркироваться в соответствии с положениями, изложенными в приложении 1.

Глава II. Временный ввоз

Глава II

Временный ввоз

а) Условия временного ввоза

1. При выполнении условий, изложенных в статьях 4-9, каждая Договаривающаяся Сторона разрешает временный ввоз как груженых, так и порожних контейнеров.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не разрешать временный ввоз контейнеров, которые были предметом купли, аренды или аренды-купли или контракта аналогичного характера, заключенного лицом, проживающим или имеющим постоянное местожительство на ее территории.

Статья 4

1. Контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение трех месяцев со дня их ввоза. Однако этот срок может быть продлен компетентными таможенными органами.

196

1. Вывоз контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза, может осуществляться через любую надлежащую таможню даже в том случае, если эта таможня не является таможней, через которую был осуществлен временный ввоз.

Статья 5

1. Несмотря на содержащееся в пункте 1 статьи 4 требование в отношении вывоза, это требование не будет применяться по отношению к серьезно поврежденным контейнерам при условии, что в соответствии с правилами данной страны и в той степени, в какой это разрешается ее таможенными органами, они будут:
2. обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они были представлены; или
3. безвозмездно переданы компетентным органам этой страны; или
4. уничтожены под официальным контролем за счет заинтересованных сторон, причем уцелевшие детали или материалы будут обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они были представлены.

2. Если контейнер, ввезенный в соответствии с процедурой временного ввоза, не может быть вывезен в результате ареста, исполнение требования о вывозе, предусмотренного в пункте 1 статьи 4, приостанавливается на время ареста.

1. Процедура временного ввоза

Статья 6

Без ущерба для положений статей 7 и 8 к контейнерам, временно ввезенным в соответствии с условиями настоящей Конвенции, применяется режим временного ввоза без предъявления таможенных документов при их ввозе и вывозе, а также без представления гарантий.

Статья 7

Каждая Договаривающаяся Сторона может обусловить временный ввоз контейнеров выполнением всех или части формальностей процедуры временного ввоза контейнеров, изложенной в приложении 2.

197

Статья 8

Каждая Договаривающаяся Сторона в тех случаях, когда положения статьи 6 не могут быть применены, сохраняет за собой право требовать представления какого-либо вида гарантии и/или таможенных документов, касающихся ввоза и вывоза контейнера.

с) Условия использования контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза

Статья 9

1. Договаривающиеся Стороны разрешают использование контейнеров, ввезенных с применением процедуры временного ввоза в соответствии с положениями настоящей Конвенции, для внутренних перевозок грузов, и в этом случае каждая Договаривающаяся Сторона имеет право вменить в обязанность выполнение всех или некоторых условий, указанных в приложении 3.
2. Положение, предусмотренное в пункте 1, будет применяться без ущерба для действующих на территории каждой Договаривающейся Стороны правил в отношении транспортных средств, буксирующих или перевозящих контейнеры.
3. Особые случаи

Разрешается временный ввоз запасных частей, предназначенных для ремонта временно ввезенных контейнеров.

1. Невывезенные замененные части будут в соответствии с правилами заинтересованной страны и в той степени, в какой это допускается таможенными органами этой страны:
2. обложены ввозными пошлинами и сборами, которые будут с них причитаться в тот момент, когда они были представлены, и с учетом состояния, в каком они представлены; или
3. безвозмездно переданы компетентным органам этой страны; или
4. уничтожены под официальным контролем за счет заинтересованных сторон.
5. Положения статей 6, 7 и 8 будут применяться с соответствующими изменениями к временному ввозу запасных частей, предусмотренному в пункте 1.

Статья 11

198

1. Договаривающиеся Стороны согласились разрешать временный ввоз принадлежностей и оборудования временно ввезенных контейнеров, ввозимых либо вместе с контейнером и вывозимых отдельно или с другим контейнером, либо ввозимых отдельно и вывозимых вместе с контейнером.
2. Положения пункта 2 статьи 3 и статей 4, 5, 6, 7 и 8 будут применяться с соответствующими изменениями к временному ввозу принадлежностей и оборудования контейнеров, упомянутых в пункте 1. Эти принадлежности и оборудование могут использоваться во внутренних перевозках в соответствии с положениями пункта 1 статьи 9, когда они перевозятся вместе с контейнером, на который распространяются положения указанного пункта.

Глава III. Допущение контейнеров к перевозкам под таможенными печатями и пломбами

Глава III

Допущение контейнеров к перевозкам под таможенными печатями и пломбами

Статья 12

1. В целях допущения к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами контейнеры должны отвечать положениям Правил, изложенных в приложении 4\*.

\* Тексты приложений 4-7, относящихся к техническим вопросам, в настоящем издании не приводятся. Примечание "КОДЕКС".

2. Допущение производится в соответствии с одной из процедур, предусмотренных в приложении 5\*.

\* Тексты приложений 4-7, относящихся к техническим вопросам, в настоящем издании не приводятся. Примечание "КОДЕКС".

1. Контейнеры, допущенные одной Договаривающейся Стороной для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, допускаются другими Договаривающимися Сторонами при любом режиме международных перевозок под таможенными печатями и пломбами.
2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительность свидетельств о допущении контейнеров, которые не отвечают условиям, изложенным в приложении 4. Тем не менее Договаривающимся Сторонам не

199

следует задерживать перевозки, когда обнаруженные дефекты не имеют большого значения и не связаны с возможностью контрабанды.

1. Перед повторным использованием для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами любой контейнер, свидетельство о допущении которого больше не признается, должен либо быть приведен в состояние, которое послужило основанием для его допущения, либо быть вновь подвергнут процедуре допущения.
2. Когда обнаруживается, что какой-то дефект существовал во время процедуры допущения контейнера, ответственный за допущение компетентный орган информируется об этом.
3. Если обнаруживается, что контейнеры, допущенные для перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами в соответствии с процедурами, описанными в пункте 1а) и b) приложения 5, фактически не отвечают техническим условиям приложения 4, компетентный орган, который предоставил допущение, принимает меры, необходимые для приведения контейнеров в соответствие с требуемыми техническими условиями, или отменяет допущение.

Глава IV. Пояснительная записка

Глава IV

Пояснительная записка
Статья 13

Пояснительные записки, приведенные в приложении 6\*, содержат пояснение некоторых положение настоящей Конвенции и приложений к ней.

\* Тексты приложений 4-7, относящихся к техническим вопросам, в настоящем издании не приводятся. Примечание "КОДЕКС".

Глава V. Прочие положения

Глава V

Прочие положения
Статья 14

Настоящая Конвенция не препятствует применению более льготных условий, которые

200

Договаривающиеся Стороны предоставляют или могут пожелать предоставить как силу односторонних решений, так и на основе двусторонних или многосторонних соглашений, при условии, что предоставленные таким образом льготы не будут препятствовать применению положений настоящей Конвенции.

Статья 15

Всякое нарушение положений настоящей Конвенции, всякий подлог, ложная декларация или действие, имеющие следствием незаконное распространение на какое-либо лицо или предмет льгот, предоставляемых положениями настоящей Конвенции, влекут за собой санкции в стране, где совершено правонарушение, в соответствии с законами данной страны.

Статья 16

Договаривающиеся Стороны предоставляют друг другу при наличии соответствующей просьбы информацию, необходимую для применения положений настоящей Конвенции, в частности, информацию, относящуюся, к допущению контейнеров, а также к техническим характеристикам их конструкции.

Статья 17

Приложения к настоящей Конвенции и Протокол о подписании являются неотъемлемой частью Конвенции.

Глава VI. Заключительные положения

Глава VI

Заключительные положения
Статья 18

Подписание, ратификация, принятие, одобрение и присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания до 15 января 1973 года в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве и впоследствии с 1 февраля 1973 года до 31 декабря 1973 года включительно в Центральных Учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке всеми государствами - членами Организации Объединенных Наций либо членами любого специализированного учреждения или Международного агентства по атомной энергии, либо участниками Статута Международного Суда, а также любым другим государством, приглашенным Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций стать участником настоящей Конвенции.

201

1. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или одобрению подписавшими ее государствами.
2. Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней любого из государств, указанных в пункте 1.
3. Документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 19
Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу по истечении девяти месяцев со дня сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.
2. Для каждого государства, ратифицировавшего, принявшего или одобрившего Конвенцию или присоединившегося к ней после сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу по истечении шести месяцев со дня сдачи на хранение этим государством своего документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении.
3. Считается, что любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции, относится к измененному тексту Конвенции.
4. Считается, что любой такой документ, сданный на хранение после принятия поправки, но до вступления ее в силу, относится к измененному тексту Конвенции со дня вступления в силу этой поправки.

Статья 20

Прекращение действия Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 год)

1. С момента вступления настоящей Конвенции в силу ею отменяется и заменяется в отношениях между Договаривающимися Сторонами Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, открытая дня подписания в Женеве 18 мая 1956 года.
2. Без ущерба для положений пунктов 1,2 и 4 статьи 12 контейнеры, допущенные к перевозкам в соответствии с положениями Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 год), или в соответствии с вытекающими из нее соглашениями, заключенными под эгидой Организации Объединенных Наций, допускаются любой

202

Договаривающейся Стороной настоящей Конвенции к перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами, если они по-прежнему отвечают условиям, в соответствии с которыми они были первоначально допущены к перевозкам. С этой целью свидетельства о допущении, выданные в соответствии с положениями Таможенной конвенции, касающейся контейнеров (1956 год), могут быть заменены табличкой о допущении до истечения срока действия этих свидетельств.

Статья 21

Процедура внесения поправок в настоящую Конвенцию, в том числе в приложения к ней

1. Любая Договаривающаяся Сторона может предложить одну или более поправок к Конвенции. Текст любой предложенной поправки сообщается Совету таможенного сотрудничества, который рассылает его всем Договаривающимся Сторонам и информирует о нем государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами. Совет таможенного сотрудничества должен также в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 7\*, создать Административный комитет.

\* Тексты приложений 4-7, относящихся к техническим вопросам, в настоящем издании не приводятся. Примечание "КОДЕКС".

2. Любая поправка, предложенная в соответствии с предыдущим пунктом или разработанная на сессии Комитета и одобренная большинством в две трети присутствующих и голосующих в Комитете, направляется Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

1. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций рассылает поправку Договаривающимся Сторонам для принятия, а также государствам, упомянутым в статье 18, не являющимся Договаривающимися Сторонами, для их информации.
2. Любая предложенная поправка, разосланная в соответствии с предыдущим пунктом, считается принятой, если в течение 12 месяцев с момента рассылки предложенной поправки Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций ни одна из Договаривающихся Сторон не заявила против нее возражения.
3. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций в возможно кратчайший срок уведомляет все Договаривающиеся Стороны и государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами, о том, что было ли заявлено возражение против предложенной поправки. Если о возражении против предложенной поправки было сообщено Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, поправка считается непринятой, и в связи с ней не принимается никаких мер. Если о таком возражении не было сообщено Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, поправка вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон через три месяца по истечении периода в 12 месяцев, указанного в предыдущем пункте, или в такой более

203

поздний срок, какой может быть определен Комитетом в момент ее принятия.

1. Любая Договаривающаяся Сторона может путем уведомления Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций обратиться с просьбой о созыве конференции в целях пересмотра настоящей Конвенции. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет все Договаривающиеся Стороны об этой просьбе и созывает конференцию по пересмотру Конвенции, если в течение периода в четыре месяца с даты уведомления Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций не менее одной трети Договаривающихся Сторон уведомят его о своей поддержке этой просьбы. Такая конференция созывается также Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Административного комитета. Административный комитет представляет такую просьбу при наличии соответствующего решения, принятого большинством присутствующих и голосующих в Комитете. Если конференция созывается в соответствии с настоящим пунктом. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций приглашает для участия в ней все государства, упомянутые в статье 18.

Статья 22

Особая процедура внесения поправок в приложения 1,4, 5 и 6

1. Независимо от процедуры внесения поправок, изложенной в статье 21, поправки в приложения 1,4, 5 и 6 могут вноситься, как это предусмотрено настоящей статьей и в соответствии с правилами процедуры, изложенными в приложении 7\*.

\* Тексты приложений 4-7, относящихся к техническим вопросам, в настоящем издании не приводятся. Примечание "КОДЕКС".

1. Любая Договаривающаяся Сторона направляет предложения о внесении поправок Совету таможенного сотрудничества. Совет таможенного сотрудничества доводит их до сведения Договаривающихся Сторон и государств, упомянутых в статье 18, не являющихся Договаривающимися Сторонами, и созывает Административный комитет.
2. Любая поправка, предложенная в соответствии с предыдущим пунктом или разработанная на сессии Комитета и принятая большинством в две трети присутствующих и голосующих в Комитете, направляется Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.
3. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций рассылает поправку Договаривающимся Сторонам для принятия, а также государствам, упомянутым в статье 18, не являющимся Договаривающимися Сторонами, для их информации.
4. Поправка считается принятой, если одна пятая или пять Договаривающихся Сторон, причем во внимание принимается меньшая из этих двух цифр, не уведомляют

204

Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций в течение 12 месяцев с момента рассылки предложенного изменения Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций Договаривающимся Сторонам о том, что они возражают против этого предложения. В отношении поправки, которая не принимается, не предусматривается никаких мер.

1. Если поправка принимается, она вступает в силу для всех Договаривающихся Сторон, которые не заявили против нее возражения, через три месяца по истечении упомянутого в предыдущем пункте периода в двенадцать месяцев, или в такой более поздний срок, какой может быть определен Комитетом в момент ее принятия. В момент принятия поправки Комитет может также решить, что в течение переходного периода существующие приложения останутся в силе полностью или частично наряду с такой поправкой.
2. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций уведомляет о дате вступления в силу поправки Договаривающиеся Стороны и информирует государства, упомянутые в статье 18, не являющиеся Договаривающимися Сторонами.

Статья 23
Денонсация

Любая Договаривающаяся Сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня сдачи на хранение Генеральному Секретарю такого документа.

Статья 24

Прекращение действия

Настоящая Конвенция теряет силу, если число Договаривающихся Сторон составляет менее пяти в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев.

Статья 25

Разрешение споров

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Сторонами в отношении толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть разрешен путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается по просьбе одной из них арбитражному суду, составленному следующим образом: каждый участник спора назначает арбитра, и эти два арбитра назначают третьего арбитра, который является председателем. Если по истечении трех месяцев со дня получения просьбы один из участников не может назначить арбитра или арбитры не могут избрать председателя, любой из участников может обратиться к Генеральному Секретарю

205

Организации Объединенных Наций с просьбой назначить арбитра или председателя арбитражного суда.

2. Решение арбитражного суда, назначенного в соответствии с положениями пункта 1, имеет обязательную силу для участников спора.

1. Арбитражный суд устанавливает свои правила процедуры.
2. Решения арбитражного суда относительно его процедуры и места заседания, а также любого рассматриваемого им спора принимаются большинством голосов.
3. Любой спор, который может возникнуть между участниками спора в отношении толкования и выполнения решения, может быть передан любым из участников на рассмотрение арбитражного суда, который вынес это решение.

Статья 26
Оговорки

1. Оговорки к настоящей Конвенции допускаются, за исключением оговорок, относящихся к положениям статей 1-8, 12-17, 20, 25 и настоящей статьи, а также оговорок, относящихся к положениям, содержащимся в приложениях, при условии, что эти оговорки представляются в письменном виде, и, если они представлены до сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, они подтверждены в этом документе. Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций направляет эти оговорки всем государствам, указанным в статье 18.

2. Любая оговорка, сделанная в соответствии с пунктом 1:

1. изменяет для Договаривающейся Стороны, сделавшей такую оговорку в рамках этой оговорки, положения настоящей Конвенции, к которым она относится; и
2. изменяет в такой же мере эти положения и для других Договаривающихся Сторон в их взаимоотношениях с Договаривающейся Стороной, сделавшей оговорку.
3. Любая Договаривающаяся Сторона, которая представила оговорку в соответствии с пунктом 1, может снять ее в любое время посредством уведомления, адресованного Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

Статья 27
Уведомление

Помимо уведомлений и сообщений, предусмотренных в статьях 21,22 и 26, Генеральный

206

Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает всем государствам, указанным в статье 18:

1. о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 19;
2. о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 18;
3. о дате вступления в силу поправок к настоящей Конвенции в соответствии со статьями 21 и 22;
4. о денонсациях в соответствии со статьей 23;
5. о прекращении действия настоящей Конвенции в соответствии со статьей 24.

Статья 28

Аутентичные тексты

Подлинник настоящей Конвенции, английский, испанский, китайский, русский и французский тексты которой являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который направляет должным образом заверенные копии всем государствам, указанным в статье 18.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся Полномочные представители, должным образом уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве второго декабря тысяча девятьсот семьдесят второго года.

207

**ВЕНСКАЯ ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ
ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ, НА ДЕСЯТИЛЕТИЕ 2014-2024 ГОДОВ**

I. Введение

1. Тридцать две не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, расположенные в Африке, Азии, Европе и Южной Америке, с населением порядка 440 миллионов человек сталкиваются с особыми проблемами, обусловленными отсутствием прямого территориального доступа к морю, отдаленностью и изолированностью от мировых рынков. Их международная торговля зависит от транзита через другие страны. Необходимость пересечения дополнительных границ и преодоления больших расстояний до основных рынков наряду с обременительными транзитными процедурами и неадекватной инфраструктурой существенно увеличивают общие расходы на транспортное обслуживание и другие операционные издержки, что приводит к снижению конкурентоспособности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, снижает их экономический рост и в итоге отрицательно сказывается на их способности обеспечивать устойчивое экономическое развитие, развитие человека и социальный прогресс и экологическую устойчивость. Отсутствие выхода к морю является одним из главных факторов, влияющих на относительно высокие показатели крайней нищеты и структурные ограничения этих стран. Как отдельная группа развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу самых бедных развивающихся стран, и многие из них также входят в категорию наименее развитых стран, имеющих ограниченные возможности и зависящих от крайне узкого круга сырьевых товаров в плане получения поступлений от экспорта.
2. В большинстве случаев страны транзита — соседи стран, не имеющих выхода к морю, сами являются развивающимися странами, как правило, с аналогичной структурой экономики, испытывающими схожую нехватку ресурсов. Наименее развитые страны транзита находятся в особенно трудной ситуации. Кроме того, развивающиеся страны транзита несут дополнительное бремя, создаваемое транзитными перевозками и связанное с их финансовым, инфраструктурным и социальным воздействием. Развивающиеся страны транзита сами испытывают потребность в улучшении технических и административных механизмов в своих транспортных, таможенных и управленческих системах, с которыми предполагают установить связь их соседи, не имеющие выхода к морю.
3. В принятой в 2003 году Алматинской программе действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзитаа нашла свое отражение решительная приверженность всех сторон делу удовлетворения особых потребностей и решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и содействия их полной и более эффективной интеграции в глобальную экономику посредством осуществления конкретных мер в таких приоритетных областях, как основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и эксплуатация инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, меры международной поддержки и выполнение и обзор хода осуществления Программы.
4. На международном уровне и в Организации Объединенных Наций эти страны и их особые потребности занимают все более заметное место и пользуются все большим признанием. Международное сообщество признало необходимость решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в итоговых документах

208

Всемирного саммита 2005 годаЬ и других совещаний высокого уровня по целям в области развития, сформулированным в Декларации тысячелетия, а также в итоговом документе «Будущее, которого мы хотим» с Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в 2012 году в Рио-де-Жанейро. Хотя в рассматриваемый период был достигнут определенный прогресс в осуществлении Алматинской программы действий, налицо необходимость в дальнейшей глобальной поддержке развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе в вопросах финансовой и технической помощи, поскольку им еще многое предстоит сделать, чтобы получить все выгоды от глобализации и достигнуть поступательного и инклюзивного экономического роста, устойчивого развития, искоренения нищеты, создания занятости и структурных преобразований.

1. В этой связи ощущается безотлагательная потребность в новаторской, целостной и ориентированной на результаты 10-летней программе действий, основанной на расширенных и укрепленных партнерствах, которые помогут развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, воспользоваться благамимеждународной торговли, преобразовать структуру своей экономики и добиться более инклюзивного и устойчивого роста. Особые проблемы и потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, получили признание, и необходимо уделять надлежащее внимание этим странам при разработке повестки дня в области развития на период после 2015 года.

II. Обзор и оценка осуществления Алматинской программы действий

1. Темпы экономического роста в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, несколько возросли: за период после принятия Алматинской программы действий в этих странах был достигнут умеренный экономический рост. Согласно оценкам, показатель роста валового внутреннего продукта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, возрос с 4,5 процента в 2003 году до 6,3 процента в 2013 году. Однако в показателях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, наблюдаются значительные различия, и многие из них демонстрируют сильную уязвимость перед воздействием внешних потрясений. Высокие темпы экономического роста не привели к ускоренному сокращению масштабов крайней нищеты. В двух третях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, валовой внутренний продукт на душу населения до сих пор намного ниже 1000 долл. СШАе. Несмотря на некоторый прогресс в области социального развития, половина развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, до сих пор находится в самом низу индекса развития человеческого потенциала, и во многих из них до сих пор широко распространена нищета и наблюдаются острая нехватка продовольствия, высокие показатели детской и материнской смертности и низкий уровень санитарии.
2. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита приступили к осуществлению важных политических реформ в целях рассмотрения физических и нефизических аспектов транзитного транспорта. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, повысили согласованность транспортной и транзитной политики, законов, процедур и практики с транзитными странами. Был заключен и принят для осуществления ряд региональных и субрегиональных соглашений по облегчению транзита. Некоторые из этих стран и стран транзита посредством заключения региональных торговых соглашений, соглашений о зонах свободной торговли и таможенных союзов создали вспомогательные институциональные рамки, например органы или координационные комитеты по расширению транспортной сети и торговли, а также дорожные фонды. Рационализированы и согласованы пограничные механизмы и процедуры, что привело к повышению эффективности и сокращению задержек. Однако налицо необходимость в

209

углублении реформ, повышении эффективности и результативности и закреплении достигнутых результатов.

1. Одним из главных препятствий для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в их стремлении реализовать свой торговый потенциал являются высокие транспортные и торговые операционные издержки. Хотя количество времени, которое необходимо развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, для осуществления импорта, сократилось с 57 дней в 2006 году до 47 дней в 2014 году, а для осуществления экспорта — с 49 дней в 2006 году до 42 дней в 2014 году, оно по-прежнему почти вдвое выше, чем у стран транзита. Согласно оценкам, средняя стоимость экспорта одного контейнера для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет 3204 долл. США по сравнению с 1268 долл. США для стран транзита, а средняя стоимость импорта одного контейнера для этих стран составляет 3884 долл. США по сравнению с 1434 долл. США для стран транзитад. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнейшей задачей, решение которой позволит им сократить транспортные расходы и повысить конкурентоспособность своего экспорта на региональных и глобальных рынках, остается создание безопасной, надежной и эффективной системы транзитных перевозок. Таким образом, отсутствие выхода к морю оказывает огромное отрицательное воздействие на общее развитие не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Согласно оценкам, уровень развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран в среднем на 20 процентов ниже по сравнению с тем уровнем, который мог бы быть ими достигнут, если бы они имели выход к морю.
2. На национальном, субрегиональном и региональном уровнях предпринимаются неослабные усилия по развитию и совершенствованию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, а также шаги по обслуживанию инфраструктуры. Во всех регионах создаются сухопутные терминалы и пограничные пункты «одной остановки». Однако несмотря на достигнутый прогресс уровень развития физической инфраструктуры остается неадекватным, что является одним из главных препятствий на пути реализации полного торгового потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Что касается воздушного транспорта, то в некоторых из этих стран воздушный грузооборот увеличился, а число рейсовых полетов в этих странах как в группе возросло, согласно оценкам, с 200 000 в 2003 году до 362 800 в 2013 году1. К числу основных проблем, с которыми сталкивается индустрия воздушных перевозок не имеющих выхода к морю развивающихся стран, относится необходимость получения огромных ресурсов для инфраструктурных инвестиций, обслуживания, ремонта и замены стареющего флота. Вследствие этих трудностей перевозки по воздуху ограничиваются товарами с высокой удельной стоимостью или срочными грузами, такими как документы, лекарственные препараты, модная одежда, электронные потребительские товары и скоропортящиеся сельскохозяйственные и морские продукты.
3. Несмотря на некоторый прогресс не имеющие выхода к морю развивающиеся страны отстают от других развивающихся стран в вопросе инфраструктуры телекоммуникаций, в том числе широкополосного доступа к Интернету, который может играть крайне важную роль в расширении доступа, повышении состыкованности предприятий и облегчении международной торговли.
4. В значительной мере благодаря повышению мировых цен на сырье общий экспорт товаров из не имеющих выхода к морю развивающихся стран возрос, согласно оценкам, с 44 млрд. долл. США в 2003 году до 228 млрд. долл. США в 2013 году. В некоторой степени увеличился и импорт. Хотя за последнее десятилетие доля в мировом экспорте товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, удвоилась, этот показатель по-прежнему находится на весьма низком уровне, составляя примерно 1,2 процента от объема мировогоэкспорта.

210

1. Кроме того, многие из этих стран в значительной степени зависят от нескольких наименований минеральных ресурсов и дешевой сельскохозяйственной продукции в своем экспорте, который они осуществляют на ограниченное число рынков, что усиливает их зависимость от цен на сырье и неустойчивости спроса. Эта проблема еще более усугубляется низким производственным потенциалом и структурными недостатками этих стран, которые ограничивают их способность сколь-либо заметно увеличивать стоимость своего экспорта и диверсифицировать свой экспорт и рынки.
2. Объем официальной помощи в целях развития развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, более чем удвоился в период с 2003 по 2012 год — примерно с 12,2 млрд. долл. США до 25,9 млрд. долл. США1. На официальную помощь в целях развития приходится более 20 процентов расходов центральных правительств в 16 развивающихся странах, не имеющих выхода к морют. Согласно оценкам, объем помощи в развитии торговли, оказывавшейся развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, вырос с 3,5 млрд. долл. США в 2006 году до более чем 5,9 млрд. долл. США в 2012 году!. Помощь в развитии торговли способствовала расширению торговли и связанной с ней инфраструктуры.
3. Хотя была достигнута некоторая интеграция Алматинской программы в национальные стратегии развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, ее необходимо более полно интегрировать в стратегии развития на национальном, региональном и глобальном уровнях.
4. Хотя в Алматинской программе действий не рассматривается проблема изменения климата, по-прежнему верно то, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также уязвимы перед изменением климата, которое ускоряет процесс опустынивания и деградации земель. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают в непропорционально большой степени страдать, в частности, от опустынивания, деградации земель и засухи:

так, согласно оценкам, 54 процента территории этих стран относится к категории засушливых земель. Из 29 стран, в которых по меньшей мере 20 процентов населения проживает, согласно оценкам, на деградировавших землях, 14 относятся к числу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Некоторые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, страдают также от наводнений, в том числе от наводнений, вызванных прорывом вод из горных озер. Кроме того, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в значительной степени уязвимы перед внешними экономическими потрясениями и многочисленными другими явлениями, с которыми сталкивается международное сообщество.

1. Установление новых, более прочных партнерских отношений в интересах развития.
2. В основе настоящей Программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, лежит установление новых, более прочных партнерских отношений между этими странами и странами транзита и их партнерами по развитию. Необходимы также более прочные партнерские отношения в контексте сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества, равно как и более прочные партнерские отношения с соответствующими международными и региональными организациями, а также между субъектами государственного и частного секторов.
3. Партнерские отношения между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита носят взаимовыгодный характер в плане совершенствования и постоянного поддержания состыкованности инфраструктуры и административно­технических механизмов в их транспортных, таможенных и логистических системах. Для

211

достижения структурных преобразований и устойчивого экономического роста и развития необходимы эффективные системы транзитных перевозок, целенаправленные коллективные усилия по развитию многофункциональной транспортной инфраструктуры и их взаимосвязанность, создание благоприятного правового климата и институциональных механизмов, а также обеспечение на национальном уровне эффективного руководства совместными мероприятиями развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Весьма важную роль в налаживании таких партнерских связей также будут играть транспарентность, надлежащее управление и эффективные институциональные механизмы в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Следует поощрять сотрудничество на основе взаимных интересов не имеющих выхода к морю стран и стран транзита.

1. Установление новых и более прочных отношений сотрудничества между партнерами в области развития будет иметь ключевое значение для полного и успешного осуществления настоящей Программы действий с учетом тех колоссальных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Международному сообществу, в том числе финансовым учреждениям и институтам развития, многосторонним организациям и агентствам и странам-донорам рекомендуется оказывать в соответствующих случаях финансовую и техническую помощь в интересах достижения конкретных целей, поставленных в настоящей Программе действий. Важную роль в успешном решении конкретных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны также играть региональное и субрегиональное сотрудничество или интеграция.
2. При оказании помощи развивающимися странами должен полностью учитываться характер сотрудничества Юг-Юг в соответствии с Найробийским итоговым документом Конференции Организации Объединенных Наций высокого уровня по сотрудничеству Юг- Юг. Руководствуясь духом солидарности с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, развивающиеся страны в силу своих возможностей будут оказывать финансовую и техническую помощь в деле эффективного осуществления Программы действий во взаимно согласованных областях взаимодействия в рамках сотрудничества Юг-Юг, которое дополняет, но не заменяет сотрудничество Север-Юг.
3. Важными участниками этого процесса являются частный сектор и гражданское общество, и их вклад, в том числе посредством установления транспарентных, эффективных и ответственных партнерских отношений между государством и частным сектором, будет иметь огромное значение для осуществления Программы действий.
4. Цели
5. Сквозная цель этой новой Программы действий заключается в более последовательном удовлетворении особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обусловленных отсутствием выхода к морю, удаленностью и ограничениями географического характера, и соответственно в содействии повышению темпов устойчивого и инклюзивного развития, что может способствовать искоренению нищеты путем продвижения к цели искоренения крайней нищеты. Поэтому особое внимание в период до 2024 года должно уделяться развитию и расширению эффективных транзитных систем и развитию транспорта, повышению конкурентоспособности, расширению торговли, структурной перестройке, региональному сотрудничеству и содействию инклюзивному экономическому росту и устойчивому развитию в целях сокра­щения масштабов нищеты, повышения жизнестойкости, преодоления экономических и социальных диспропорций и в конечном итоге содействия превращению этих стран в страны, связанные сухопутной территорией.

212

1. Конкретные цели и задачи:
2. способствовать обеспечению свободного, эффективного и экономичного доступа к морю и от него для всех видов транспорта на основе свободы транзита и других смежных мер в соответствии с применимыми нормами международного права;
3. сократить торговые операционные издержки и транспортные издержки и совершенствовать международные торговые услуги посредством упрощения и стандартизации правил и положений с целью повышения конкурентоспособности экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран и сокращения их расходов по импорту, способствуя тем самым быстрому и инклюзивному экономическому развитию;
4. развивать адекватную транзитную транспортную инфраструктуру и создавать отсутствующие стыковки, обеспечивающие связь с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;
5. эффективно осуществлять двусторонние, региональные и международные правовые документы и усиливать региональную интеграцию;
6. поощрять рост и расширять участие в глобальной торговле посредством структурной перестройки с целью развития производительного потенциала, увеличения добавленной стоимости, диверсификации и сокращения зависимости от сырьевых товаров;
7. расширять и укреплять международную поддержку не имеющих выхода к морю развивающихся стран с целью удовлетворения их потребностей и решения их проблем, являющихся следствием отсутствия выхода к морю, для искоренения нищеты и поощрения устойчивого развития.
8. Приоритеты деятельности

Приоритетное направление 1: Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

Приоритетное направление 2: Развитие и эксплуатация инфраструктуры

1. Транспортная инфраструктура
2. Энергетическая и информационно-коммуникационная инфраструктура.

Приоритетное направление 3: Международная торговля и содействие развитию торговли

1. Международная торговля
2. Содействие развитию торговли.

Приоритетное направление 4: Региональная интеграция и сотрудничество Приоритетное направление 5: Структурная экономическая перестройка Приоритетное направление 6: Средства осуществления

Приоритетное направление 1: Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

1. Свобода транзита и транзитная инфраструктура играют ключевую роль в общем развитии не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Для них важно обладать доступом к морю и от него в соответствии с применимыми нормами международного права, чтобы они могли в полной мере интегрироваться в глобальную систему торговли.
2. Согласование, упрощение и стандартизация правил и документов должны поощряться при полном и эффективном осуществлении международных конвенций по транспорту и транзиту и двусторонних, субрегиональных и региональных соглашений. Положения двусторонних договоренностей должны быть не менее благоприятными, чем положения, предусмотренные в стандартах международных конвенций и передовой практике. Для

213

осуществления работы в этой области необходимо в дальнейшем руководствоваться Соглашением Всемирной торговой организации о развитии торговли. Принципиально важ­ное значение для эффективного и комплексного решения проблем трансграничной торговли и транзитных перевозок имеет сотрудничество по основополагающим вопросам транзита, законодательных норм и положений между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и их соседями, являющимися странами транзита. Это сотрудничество должно поощряться на основе учета взаимных интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Эффективное участие основных заинтересованных сторон, принадлежащих как к государственному, так и к частному секторам, является важным условием для совершенствования транзитной инфраструктуры. Важно содействовать свободному передвижению людей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседями, являющимися странами транзита, посредством разработки и осуществления упрощенных и согласованных правил выдачи виз водителям как грузовых, так и пассажирских международных транспортных средств.

1. Конкретные цели:
2. сократить время пребывания в коридорах, чтобы транзитные грузы за сутки перемещались на 300-400 км;
3. существенно сократить время, проводимое на сухопутных границах;
4. существенно улучшить состыкованность смешанных перевозок для обеспечения эффективной перегрузки с железнодорожного на автомобильный транспорт и наоборот и с водного на железнодорожный и/или автомобильный транспорт и наоборот.
5. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита:
6. добиваться своевременного присоединения к соответствующим международным, региональным и субрегиональным конвенциям и другим правовым документам, касающимся транзитных перевозок и развития торговли, и их ратификации;
7. обеспечить эффективное осуществление международных и региональных конвенций и двусторонних соглашений по транзитному транспорту и расширению торговли в той мере, в какой это применимо, в том числе с целью сокращения цен и времени на перевозку;
8. улучшить координацию и сотрудничество национальных учреждений, отвечающих за пограничный и таможенный контроль и процедуры, между собой и с соответствующими учреждениями стран транзита. В этой связи странам транзита предлагается обмениваться информацией с не имеющими выхода к морю развивающимися странами относительно любых изменений в положениях и процедурах, регулирующих транзитную политику, как можно более заблаговременно до их вступления в силу, с тем чтобы участники рынка и другие заинтересованные стороны могли с ними ознакомиться;
9. создать там, где это целесообразно, эффективный двусторонний или региональный механизм для решения проблем и устранения узких мест в осуществлении двусторонних, региональных или многосторонних соглашений и избегать сохранения, заключения или принятия двусторонних или региональных соглашений, устанавливающих квоты или иные количественные ограничения в отношении международного транзита;
10. содействовать упрощению, транспарентности и согласованию правовых и административных положений и требований, касающихся улучшения транзитной инфраструктуры для всех видов транзитного транспорта, в том числе пунктов пересечения границы, консульских услуг, таможенных процедур и ликвидации внутренних пунктов проверки;
11. развивать эффективные логистические системы посредством совершенствования стимулов для эффективных транспортных и транзитных операций, повышения конкурентоспособности, отказа от препятствующей конкуренции практики, такой как картельные соглашения и создание систем очередности, где это возможно;

214

1. содействовать участию деловых ассоциаций железнодорожного, автодорожного и внутреннего водного транспорта в государственно-частных партнерских проектах, обмениваться знаниями и осуществлять инициативы и практические меры в области транзитного сотрудничества, которые уже хорошо зарекомендовали себя в разных регионах мира;
2. сотрудничать в вопросах обмена торговыми и транспортными данными в целях более быстрого и более эффективного осуществления трансграничных сделок;
3. всем развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует разработать национальную политику в области транзитных перевозок и создать надлежащие национальные механизмы с участием всех соответствующих заинтересованных сторон.
4. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:
5. оказывать поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и

развивающимся странам транзита в осуществлении международных конвенций и

соглашений, касающихся развития транзита, и инициатив, которые способствуют

расширению транзитного сотрудничества, сокращению транзитных издержек и созданию эффективных логистических механизмов;

1. содействовать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и

развивающимся странам транзита в установлении многосторонних устойчивых и

эффективных транзитных транспортных режимов с участием государственных и частных субъектов и поощрять и поддерживать обмен передовой практикой в отношении опыта, политики и инициатив;

1. побуждать региональные и субрегиональные организации к оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита в осуществлении инициатив, способствующих транзитному сотрудничеству.

Приоритетное направление 2: Развитие и эксплуатация инфраструктуры

1. Развитие инфраструктуры играет ключевую роль в сокращении связанных с развитием

расходов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Развитие и эксплуатация транзитной транспортной инфраструктуры, инфраструктуры информационно­

коммуникационных технологий и энергетической инфраструктуры имеют огромное значение для того, чтобы эти страны могли сократить высокие торговые издержки, повысить свою конкурентоспособность и в полном объеме интегрироваться в мировой рынок.

Транспортная инфраструктура

1. Несмотря на совершенствование транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, низкое качество и недостаточность физической инфраструктуры по-прежнему являются основными препятствиями на пути развития жизнеспособных и предсказуемых транзитных транспортных систем. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отсутствует адекватная физическая инфраструктура для железнодорожного транспорта, автодорожного транспорта, «сухих портов», внутренних водных путей, трубопроводов и воздушного транспорта, недостаточно согласованы правила и процедуры, а объем трансграничных инвестиций и участие частного сектора ограничены. Далеко не отвечает ожиданиям физическая состыкованность инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран с инфраструктурой региональных транспортных сетей. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах отмечаются более низкие показатели функционирования транспортной инфраструктуры в плане логистики, чем в других группах. Проблема отсутствующих стыковок должна решаться в срочном порядке, а автодороги, железные дороги и внутренние водные пути должны быть доведены до уровня, способного гарантировать беспрепятственное функционирование транспортной инфраструктуры внутри страны и за ее пределами. Критически важное значение имеет совершенствование и обслуживание существующих объектов. Что касается смешанных перевозок, то железные дороги имеют важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода

215

к морю, в структуре экспорта которых обычно преобладают объемные партии основных сырьевых товаров. Следует развивать железнодорожный транспорт там, где его использование практически возможно, а сеть железных дорог уже существует.

1. Одной из главных проблем является значительная нехватка ресурсов, необходимых для инвестирования в развитие и эксплуатацию инфраструктуры. Ее решение требует налаживания международного, регионального, субрегионального и двустороннего сотрудничества в осуществлении инфраструктурных проектов; выделения более значительных средств из национальных бюджетов; эффективного использования международной помощи в целях развития и многостороннего финансирования для развития и эксплуатации инфраструктуры, а также укрепления роли частного сектора. В то же время ее решение требует существенных инвестиций в наращивание потенциала и проведение реформы правовой, регламентационной и политической систем для создания климата, способствующего увеличению объема государственных и частных инвестиций

в инфраструктуру. Важно оказать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в создании потенциала для разработки представляющих интерес для банков крупномасштабных инфраструктурных проектов и исследовании новых механизмов финансирования таких проектов, включая там, где это целесообразно, партнерства между государственным и частным секторами.

1. Конкретные цели:
2. значительно повысить качество автомобильных дорог, в том числе увеличить долю автомобильных дорог с твердым покрытием, с учетом соответствующих национальных стандартов;
3. расширить и модернизировать, где это возможно, железнодорожную инфраструктуру в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю;
4. создать отсутствующие стыковки в региональных автодорожных и железнодорожных транзитных транспортных сетях.
5. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита:
6. разработать и осуществить всесторонние национальные стратегии развития и эксплуатации инфраструктуры, охватывающие все виды транспорта, и обеспечить, чтобы они были хорошо скоординированы со странами транзита в тех областях, где транзитные инфраструктуры пересекаются;
7. предпринимать совместные усилия для создания устойчивых и надежных транзитных систем посредством, в частности, регулярного повышения качества и обслуживания, создания коридоров развития вдоль транзитных шоссейных дорог, создания пограничных механизмов, в том числе, в соответствующих случаях, пограничных пунктов «одной остановки», и поощрения экономии за счет масштаба для транспортных систем через развитие систем смешанного транспорта, «сухих портов» или сухопутных контейнерных терминалов, перегрузочных пунктов и аналогичных логистических центров;
8. принимать меры для согласования стандартов ширины колеи, где это возможно, что позволит обеспечивать региональную состыкованность, наращивать перегрузочные мощности и расширять программы подготовки кадров и программы обмена для персонала железных дорог разных систем;
9. содействовать созданию многосторонних и региональных систем выдачи разрешений для дорожного транспорта и стремиться к созданию двусторонних систем не требующих разрешений автомобильных транзитных перевозок и расширению многосторонних систем квот не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита;
10. предпринимать усилия на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях для постепенной либерализации дорожно-транспортных услуг с учетом особых обстоятельств развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита;
11. поощрять развитие международных логистических центров;

216

1. разрабатывать стратегии и нормативные базы, необходимые для поощрения участия частного сектора в развитии инфраструктуры, и создавать благоприятные условия для привлечения прямых иностранных инвестиций;
2. налаживать партнерские связи между государственным и частным секторами в целях развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры и обеспечения ее устойчивости;
3. создавать сети сухопутного транспорта, включающие такую вспомогательную инфраструктуру, как всепогодные автодорожные, железнодорожные и береговые вспомогательные объекты, обеспечивающие безопасность передвижения и привлекающие местных предпринимателей к участию в оказании такого рода услуг вдоль шоссейных дорог и железнодорожных путей, создавая тем самым вдоль них коридоры развития.
4. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:
5. поддерживать усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области развития и эксплуатации инфраструктуры и побуждать развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита обмениваться опытом в вопросах развития транзитной транспортной системы;
6. стимулировать многосторонние и региональные банки развития к оказанию более существенной поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в вопросах инвестирования в развитие транспорта с учетом их соответствующих мандатов;
7. продолжать оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощь в создании, в соответствующих случаях, отсутствующих состыковок в железнодорожных и автодорожных системах.

Энергетическая и информационно-коммуникационная инфраструктура

1. Энергетическая инфраструктура и доступ к недорогостоящим, надежным и возобновляемым источникам энергии и связанным с ними технологиям на взаимно согласованных условиях имеют принципиально важное значение для модернизации информационно-коммуникационных технологий и транзитных систем, сокращения задержек и укрепления производственного потенциала в интересах достижения поступательного экономического роста и устойчивого развития. Особого внимания заслуживает инициатива Генерального секретаря «Устойчивая энергетика для всех». В этом контексте имеют важное значение и заслуживают поддержки региональные усилия, в том числе усилия, направленные на создание сетей региональных центров возобновляемой энергии и энергетической эффективности.
2. Информационно-коммуникационные технологии могут способствовать

поступательному и инклюзивному росту посредством повышения производительности во всех секторах; содействия выходу рынков за пределы национальных границ для обеспечения экономии за счет эффекта масштаба; и снижения затрат и облегчения доступа к услугам, в том числе доступа к инфраструктуре широкополосной связи, и информации через такие глобальные средства массовой информации, как Интернет, что способствует более широкому участию в вопросах управления и повышения подотчетности и транспарентности. Однако многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с серьезными проблемами в плане своевременного создания необходимой инфраструктуры и развития соответствующей нормативной базы. Затраты на широкополосную связь как доля валового национального дохода в не имеющих выхода к морю развивающихся странах гораздо выше, чем в прибрежных странах, которые находятся ближе к подводным коммуникационным кабелям. Из-за небольшого размера их рынков отсутствие согласованной на региональном уровне нормативной базы также серьезно препятствует удешевлению услуг в области информационно-коммуникационных технологий и обеспечению более широкого географического охвата.

1. Конкретные цели:

217

1. расширять и модернизировать, в соответствующих случаях, инфраструктуру для поставок, передачи и распределения современных услуг и возобновляемой энергии в сельских и городских районах;
2. все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны повсеместно осуществлять политику, направленную на обеспечение широкополосной связи;
3. содействовать обеспечению открытого и недорогостоящего доступа к Интернету для всех;
4. развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны актив­но добиваться устранения «цифрового разрыва».
5. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита:
6. расширять сотрудничество в развитии трансграничной торговли энергией и энергетического транзита через линии передач в третьи страны;
7. развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны разработать национальную энергетическую политику для содействия использованию современной, устойчивой и возобновляемой энергии в целях значительного укрепления потенциала в области производства, торговли и распределения и обеспечения тем самым доступа к энергии для всех и перестройки своей экономики;
8. совместно добиваться модернизации транзитной и транспортной инфраструктуры и таможенных систем и других пограничных объектов путем полного использования потенциала информационно-коммуникационных технологий;
9. продолжать совершенствовать и согласовывать нормативно-правовые рамки;
10. развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует разработать национальную политику обеспечения широкополосной связи в целях расширения доступа к международным оптико-волоконным кабелям высокой пропускной способности и основным сетям широкополосной связи;
11. развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует развивать сектор услуг посредством создания информационно-коммуникационной инфраструктуры и ее интеграции во все соответствующие сферы в целях повышения конкурентоспособности, инновационности и инклюзивности и сокращения тем самым времени в пути и транзитных затрат, а также модернизации их транзитной и таможенной инфраструктуры;
12. создавать «цифровые мосты» для подключения к национальным магистральным сетям, чтобы страны, находящиеся вдали от подводных морских кабелей, также имели доступ к недорогостоящей широкополосной связи и могли расширять секторы телекоммуникаций и смежных услуг, чтобы обеспечить наличие недорогостоящего, доступного и высококачественного телекоммуникационного обслуживания.
13. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:
14. поддерживать усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по развитию их секторов энергетики и информационно-коммуникационных технологий;
15. стимулировать энергоэффективные инвестиции в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и содействовать экологизации экономиче-ских преобразований;
16. оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержку в осуществлении их национальной политики обеспечения широко-полосной связи и в создании необходимой инфраструктуры широкополосной связи;
17. укреплять способность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, использовать современные и доступные коммуникационные технологии;
18. продолжать поддерживать усилия, предпринимаемые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, совместно с соответствующими развивающимися странами транзита для облегчения доступа к информационно-коммуникационным технологиям и передачи соответствующих знаний, опыта и технологий на взаимно согласованных условиях в целях развития, эксплуатации и обеспечения устойчивости соответствующей инфраструктуры.

218

Приоритетное направление 3: Международная торговля и содействие развитию торговли Международная торговля

1. Для повышения конкурентоспособности и обеспечения экономического развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнейшее значение имеет их более полная интеграция в систему мировой торговли и глобальные производственно-сбытовые цепочки. Экспорт товаров, производимых не имеющими выхода к морю развивающимися странами, требует дополнительных транспортных расходов, что может привести к снижению конкурентоспособности и сокращению доходов производителей в этих странах. Структура экспорта многих таких стран все больше характеризуется зависимостью от экспорта ограниченного ассортимента товаров, в частности сельскохозяйственных продуктов и минеральных ресурсов. При поддержке со стороны партнеров по развитию следует уделять первоочередное внимание стратегиям и мерам диверсификации структур производства и экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и повышению их производительности и конкурентоспособности, что позволит им в полной мере пользоваться преимуществами многосторонней торговой системы.
2. С учетом растущих взаимосвязей между мировой торговлей, инвестициями и производством на глобальные производственно-сбытовые цепочки приходится все большая доля международной торговли. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, не удается в полной мере участвовать в региональных и глобальных производственно-сбытовых цепочках. Присоединение к ним открывает перед этими странами возможность в большей степени интегрироваться в мировые рынки, повысить свою конкурентоспособность и стать важ-ными звеньями производственно­распределительных цепочек.
3. Важным фактором торговли товарами и эффективного участия в международной торговле и глобальных производственно-сбытовых цепочках являются услуги. Эффективные услуги повышают производительность, сокращают затраты на предпринимательскую деятельность и способствуют созданию рабочих мест. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует оказывать поддержку с целью увеличения доли сектора услуг в их экономике и экспорте, в том числе путем проведения политики, стимулирующей его развитие.
4. Одной из главных причин маргинального положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в системе международной торговли являются высокие издержки совершения торговых операций. Важность расширения предсказуемого доступа экспортных товаров развивающихся стран, в том числе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на международные рынки была признана в Монтеррейском консенсусе Международной конференции по финансированию развитияц. В соответствии с обязательствами, зафиксированными в Декларации министров четвертой Конференции на уровне министров Всемирной торговой организацииг и в правилах Всемирной торговой организации, следует уделить пристальное внимание потребностям и интересам развивающихся стран, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. С учетом все большего роста торговли по линии Юг-Юг важными пунктами назначения экспортных товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и источниками столь необходимых прямых иностранных инвестиций становятся другие развивающиеся страны.
5. На девятой Конференции министров Всемирной торговой организации, состоявшейся в декабре 2013 года на Бали, Индонезия, министры торговли приняли консенсусом «Балийский пакет», включающий Соглашение о содействии развитию торговли, в котором уточняются и усиливаются соответствующие положения статей V, VIII и X Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года и которое призвано еще более ускорить

219

товарооборот, прохождение и таможенную очистку товаров, в том числе транзитных товаров. Соглашение о содействии развитию торговли и его своевременное осуществление в контексте «Балийского пакета» имеют важное значение для содействия развитию торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В этом Соглашении содержатся важные положения, предусматривающие оказание технической помощи и создание потенциала для содействия эффективному осуществлению Соглашения развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

1. Конкретные целевые показатели:
2. существенное увеличение доли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировой торговле с упором на существенный рост их экспорта;
3. существенное увеличение, в зависимости от условий, доли экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран, приходящейся на товары с добавленной стоимостью и продукцию обрабатывающей промышленности, с целью значительной диверсификации их рынков и товаров;
4. дальнейшее укрепление экономических и финансовых связей между самими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и между ними и их соседями по региону с целью постепенного и неуклонного увеличения их доли во внутрирегиональной торговле;
5. предложить государствам-членам учитывать особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в ходе любых переговоров по вопросам международной торговли.
6. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:
7. разработку национальной стратегии в области торговли с учетом сравнительных преимуществ и региональных и глобальных возможностей;
8. интегрирование вопросов торговой политики в национальные стратегии развития;
9. создание более благоприятных условий для содействия интеграции деятельности национальных компаний в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки;
10. проведение политики, способствующей более результативному участию национальных компаний, особенно малых и средних предприятий, в международной торговле;
11. полное использование двусторонних и региональных соглашений о преференциальной торговле для целей расширения региональной и глобальной интеграции;
12. претворение в жизнь стратегий и мер, призванных в значительной степени активизировать усилия по диверсификации экономики и экспорта и увеличению добавленной стоимости.
13. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают:
14. стимулирование инвестиций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в целях укрепления производственного и торгового потенциала этих стран и содействия их участию в механизмах региональной торговли;
15. обеспечение расширения доступа на рынки для продукции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, без каких-либо произвольных или необоснованных нетарифных барьеров, не соответствующих правилам Всемирной торговой организации;
16. страны транзита и не имеющие выхода к морю развивающиеся страны должны проанализировать конкурентоспособность логистических услуг и затраты на них на основе международно признанных методологий.
17. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:

а) оказание поддержки усилиям не имеющих выхода к морю развивающихся стран, направленным на диверсификацию их экспорта, интеграцию в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и обеспечение их эффективного участия в многосторонних торговых переговорах;

220

1. устранение нетарифных мер и сокращение или ликвидация произвольных или необоснованных нетарифных барьеров, т.е. барьеров, не соответствующих правилам Всемирной торговой организации;
2. развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и партнеры по процессу развития должны содействовать более эффективной интеграции малых и средних предприятий в международную торговлю, в зависимости от условий, посредством укрепления учреждений, способствующих развитию торговли, усиления конкурентных позиций в торговле, создания возможностей для диалога между частным и государственным секторами, поощрения технической и профессионально-технической подготовки и наращивания потенциала, и налаживания рыночных связей с помощью платформ делового общения;
3. содействие распространению и внедрению надлежащих и экологически безопасных технологий на взаимно согласованных условиях, в том числе посредством инвестиций или в рамках проектов сотрудничества, способствующих, в зависимости от условий, диверсификации экономики и устойчивому развитию;
4. предложение развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, надлежащей технической помощи и помощи в наращивании потенциала для завершения процесса их присоединения к Всемирной торговой организации, выполнения своих обязательств и интеграции в многостороннюю систему торговли;
5. дальнейшее оказание помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в соответствии с принципами Всемирной торговой организации.

Содействие развитию торговли

1. Нефизические барьеры, задержки и недостатки, которые связаны с пересечением

границ и работой портов, в том числе таможенные процедуры и требования о представлении соответствующей документации, неопределенность с логистическими услугами, слабость организационной структуры и повсеместная нехватка кадрового и производственного потенциала, по-прежнему обусловливают высокий уровень

транспортных расходов. Этими факторами в первую очередь объясняется сохранение маргинального положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Дальнейшее упорядочение и согласование таможенных и транзитных процедур и формальностей и обеспечение транспарентного и эффективного пограничного режима и координация деятельности учреждений, выдающих разрешение на пересечение границ, должны конкретно и непосредственно способствовать сокращению операционных затрат в связи с торговлей и стимулировать повышение темпов и конкурентоспособности торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с другими странами. Такие меры по содействию развитию торговли помогли бы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, повысить конкурентоспособность их экспортной продукции и услуг.

1. Кадровый и организационный потенциал во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, неадекватен во многих сферах деятельности; это касается и потенциала таможенных и пограничных органов, учреждений по вопросам транзитных перевозок, органов, ведущих торговые переговоры и занимающихся осуществлением соглашений о содействии транзитным перевозкам и развитию торговли, включая Соглашение о содействии развитию торговли Всемирной торговой организации, в результате чего деятельность по их осуществлению остается неэффективной. Оказание технической помощи и повышение качества логистических услуг, связанных с торговыми и транзитными операциями, имеют решающее значение для предоставления развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, возможности в полной мере участвовать в многосторонних торговых переговорах и пользоваться их результатами, эф­фективно осуществлять стратегии и нормативные положения, направленные на развитие транспорта и торговли и диверсификацию их экспортной базы.
2. Конкретные целевые показатели:

221

1. существенное упрощение и упорядочение процедур пересечения границы с целью сокращения задержек в морских портах и пунктах пересечения границы;
2. улучшение транспортной инфраструктуры и повышение ее эффективности с целью сокращения операционных расходов;
3. обеспечение того, чтобы все нормативные положения, формальности и процедуры, касающиеся транзитных перевозок, были обновлены и опубликованы в соответствии с Соглашением о содействии развитию торговли Всемирной торговой организации.
4. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:
5. создание или укрепление, в зависимости от обстоятельств, национальных комитетов содействия развитию торговли с участием всех соответствующих заинтересованных сторон, в том числе частного сектора;
6. расширение масштабов и осуществления, среди прочего, таких инициатив по содействию развитию торговли, как проведение досмотров в ходе одной остановки, создание «единых окон» для проверки документов, совершение электронных платежей, а также обеспечение транспарентности и модернизация пограничных пунктов и таможенных служб;
7. эффективное внедрение комплексных систем пограничного контроля и стремление там, где это возможно, создать пограничные пункты «одной остановки» совместно с соседними развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и/или развивающимися странами транзита, которые позволяли бы сообща выполнять правовые и нормативные требования, с целью сокращения времени проверки на границах, при полном использовании инструментов развития торговли, разработанных международными организациями, для наращивания национального потенциала;
8. обеспечение полного и инклюзивного участия частного сектора, в том числе государственно-частных партнерств и ассоциаций предпринимателей-перевозчиков, в осуществлении инициатив и политики в области развития торговли и разработка стратегий и нормативных рамок, необходимых для поощрения участия частного сектора.
9. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают:
10. обеспечение того, чтобы инициативы по содействию развитию торговли, включая Соглашение о содействии развитию торговли Всемирной торговой организации, разрабатывались и осуществлялись во всех соответствующих областях совместно с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;
11. продолжение усилий по согласованию, упрощению и стандартизации правил, требований к документации и пограничных и таможенных процедур; укрепление трансграничного взаимодействия и сотрудничества между таможенными и пограничными учреждениями; содействие использованию электронных процессов (электронных операций), представлению таможенных деклараций до прибытия грузов, использованию в ходе проверок систем управления рисками для сокращения числа физических инспекций, а также систем уполномоченного экономического оператора; повышение транспарентности, предсказуемости и последовательности таможенной деятельности; и создание, в зависимости от условий, пограничных пунктов «одной остановки», совместных пунктов таможенного контроля и инспекции в местах пересечения границы и других структур комплексного пограничного контроля на границах с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;
12. обмен передовым опытом в области таможенного и пограничного контроля и управления коридорами и в области осуществления стратегий содействия развитию торговли на глобальном, региональном и субрегиональном уровнях и по линии Юг-Юг, в том числе в частном секторе;
13. полное использование инструментов содействия развитию торговли, разработанных международными организациями, в целях наращивания национального потенциала и обеспечения безопасной и надежной перевозки товаров через границы посредством, в частности, эффективного осуществления действующих международных стандартов и

222

передовой практики в сфере таможенного транзита и охраны и безопасности транспортных цепочек;

е) обеспечение транспарентности правил и нормативных актов, касающихся пересечения границ, таможенной очистки и транзитных перевозок, взимаемых при этом сборов и платежей, и применение недискриминационного подхода, с тем чтобы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, гарантировалась свобода транзитной перевозки товаров.

1. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, вклю­чают:
2. оказание не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита поддержки в области содействия развитию торговли в соответствии с Соглашением о содействии развитию торговли Всемирной торговой организации, которое было принято консенсусом на Бали, Индонезия, и поощрение международных организаций к предоставлению не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи в проведении ими оценки своих потребностей, связанных с осуществлением этого Соглашения и соответствующих мер по содействию развитию торговли;
3. содействие мероприятиям, в том числе мероприятиям по содействию развитию торговли, направленным на упрощение, рационализацию, стандартизацию и согласование процедур импорта и экспорта, а также таможенных процедур;
4. поощрение обмена информацией об опыте и передовой практике в области содействия развитию торговли с целью создания условий, позволяющих применять многострановые режимы гарантий таможенного транзита, посредством осуществления либо международных соглашений о транзитных пе­ревозках, либо функциональных региональных соглашений;
5. содействие укреплению кадрового потенциала, в том числе осуществление программ профессиональной подготовки в сферах таможенного и пограничного контроля и перевозок;
6. поощрение предоставления региональной помощи в интересах развития торговли с целью содействия торговой интеграции между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита.

Приоритетное направление 4: Региональная интеграция и сотрудничество

1. Непременным условием укрепления связей в сферах транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий является тесное сотрудничество со странами транзита. Существенное воздействие на внешнюю торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оказывают осуществляемые стратегии в области инфраструктуры, торговли и правового регулирования. Затраты, связанные с выходом на международные рынки не имеющих выхода к морю развивающихся стран, зависят от географического положения, политики, инфраструктуры и административных процедур не только самих этих стран, но и их соседей. Так, региональная интеграция и последовательная и согласованная региональная политика открывают возможности для укрепления связей в области транзитных перевозок и обеспечивают расширение внутрирегиональной торговли, проведение общей нормативной политики, сотрудничество пограничных органов и согласование таможенных процедур в интересах развития региональных рынков.
2. Необходимо развивать полноценную региональную интеграцию, охватывая ею сотрудничество между странами в большем числе областей, не ограничиваясь торговлей и содействием ее развитию, распространяя ее на сферу инвестиций, исследований и разработок и политику, направленную на ускорение регионального промышленного развития и региональных связей. Такой подход позволит сделать структурные преобразования и экономический рост в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, более конкретной целью и средством коллективной привязки регионов к мировым рынкам. Он позволит повысить конкурентоспособность и расширить возможность

223

максимально пользоваться благами глобализации. Для того, чтобы сотрудничающие партнеры могли применять опыт друг друга, важное значение имеет документирование и обмен и распространение передовой практики.

1. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:
2. содействие развитию региональной интеграции через укрепление региональной торговли, транспорта, сетей связи и энергоснабжения;
3. содействие согласованию региональных стратегий с целью усиления синергического эффекта, повышения конкурентоспособности на региональном уровне и укрепления региональных производственно-сбытовых цепочек;
4. содействие расширению участия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в двусторонних и региональных интеграционных системах.
5. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают оказание содействия углублению региональной интеграции через поступательное развитие региональной инфраструктуры, разработку мер по содействию развитию торговли и региональных торговых соглашений, включая создание эффективных и действенных систем таможенных гарантий, с целью содействия не имеющим выхода к морю развивающимся странам в преодолении препятствий, связанных с отсутствием выхода к морю.
6. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:
7. содействие усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их партнеров по транзитным перевозкам по углублению региональной интеграции через разработку и осуществление ключевых региональных транспортных проектов и региональных соглашений в области перевозок, предусматривающих передвижение пассажиров и перемещение товаров через границу;
8. содействие текущим процессам региональной интеграции с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
9. обмен передовой практикой в вопросах содействия региональной интеграции. Приоритетное направление 5: Структурная экономическая перестройка
10. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему зависят от небольшого ассортимента экспортных сырьевых товаров, которые зачастую характеризуются низким уровнем добавленной стоимости. Поэтому для того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли в полной мере использовать свой экспортный и торговый потенциал, важно принять меры, которые могли бы способствовать структурным экономическим преобразованиям, способным уменьшить негативные последствия их неблагоприятного географического положения и внешних потрясений, содействовать созданию рабочих мест и в конечном итоге искоренению нищеты и привести к инклюзивному и устойчивому росту и развитию. Увеличение добавленной стоимости и диверсификация экономики играют ключевую роль в таких структурных экономических преобразованиях. Не менее важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеет наращивание организационного потенциала и развитие людских ресурсов.
11. Повышение производственного потенциала обрабатывающих отраслей в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, включая их вклад в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки, может способствовать достижению триединой цели — созданию более высоко оплачиваемых рабочих мест, повышению доходов и сокращению доли экспорта сырьевых товаров. Особенно важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран имеют экспортные товары с более высокой добавленной стоимостью и малой массой. В этой связи следует уделять надлежащее внимание развитию обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства и сектора услуг, включая, в зависимости от национальных условий, финансовую

224

сферу, информационно-коммуникационные технологии и туризм. Туризм способен играть серьезную роль в развитии экономического сектора, обеспечивая занятость и будучи источником иностранной валюты.

1. Важную роль в обеспечении структурных преобразований экономики, развитии производственного потенциала и повышении уровня добавленной стоимости играют наука, техника и инновации. Для упрощения доступа к ним необходимы стимулирующие национальные стратегии, международная поддержка и прямые иностранные инвестиции, а самим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в целях устойчивого развития следует поощрять инвестиции в науку, технику и инновации.
2. Частный сектор способствует экономическому росту и сокращению масштабов нищеты благодаря наращиванию производственного потенциала, созданию достойных рабочих мест, поощрению инноваций, диверсификации экономики и усилению конкуренции. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, частный сектор активно участвует в деятельности, связанной с транзитными перевозками и содействием развитию торговли, в том числе в качестве продавцов, грузовых экспедиторов, страховщиков и перевозчиков, и является источником налоговых поступлений и внутренних инвестиций и партнером для прямых иностранных инвестиций. Важную роль в развитии инфраструктуры играют партнерства между государственным и частным секторами.
3. Конкретные целевые показатели:
4. повышение уровня добавленной стоимости в обрабатывающем и сельскохозяйственном секторах в целях достижения инклюзивного роста и устойчивого развития;
5. расширение диверсификации экономики и экспорта;
6. содействие достижению роста в секторе услуг, в том числе за счет развития туризма, с целью повышения его вклада в национальную экономику;
7. поощрение притока прямых иностранных инвестиций в сектора, образующие высокую добавленную стоимость.
8. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:
9. разработку стратегии структурных преобразований, предусматривающую улучшение положения дел в области науки, техники и инноваций, диверсификацию экспорта и повышение производительности, эффективности и конкурентоспособности в сельском хозяйстве, обрабатывающей промышленности и секторе услуг, в том числе в сфере туризма;
10. поощрение инвестиций в инновационные решения, предпринимательство и применение современных и эффективных с точки зрения затрат технологий, адаптированных к местным условиям, особенно в таких областях, как сельское хозяйство, транспорт, информация и коммуникация, финансы, энергетика, здравоохранение, водоснабжение и санитария и образование, а также налаживание эффективных партнерских отношений между государственным и частным секторами;
11. создание адекватного, жизнеспособного и конкурентоспособного производственного потенциала в промышленности, сельском хозяйстве и секторе услуг;
12. содействие привлечению более диверсифицированных прямых иностранных инвестиций за счет создания стимулирующих условий с целью повышения добавленной стоимости, укрепления производственного потенциала и инфраструктуры транзитных перевозок и установления отсутствующих связей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в рамках региональной сети;
13. принятие мер по модернизации сектора услуг путем укрепления связей между финансовыми посредниками, креативными отраслями и бизнесом и сферой правовых и технических услуг;

225

1. создание промышленных кластеров, например особых экспортных зон и региональных центров передового опыта, в целях укрепления информационных сетей и связей между компаниями;
2. уделение приоритетного внимания развитию частного сектора, в частности его малых и средних предприятий;
3. разработка политики индустриализации, учитывающей потребность в расширении доступа к финансовым ресурсам, предусматривающей развитие соответствующего кадрового потенциала и стимулирование инвестиций во вспомогательную экономическую инфраструктуру в качестве пути к дальнейшему укреплению частного сектора;
4. более эффективное проведение, в соответствующих случаях, политики в области конкуренции, которая способствует деловой активности и дальнейшему укреплению вспомогательной нормативно-правовой базы, и создание макроэкономических условий и систем, стимулирующих развитие частного сектора;
5. использование возможностей Международного аналитического центра по вопросам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для обмена опытом, наработками, исследовательскими и другими ресурсами в вопросах, касающихся торговли, транзита, транспорта и создания потенциала, между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Таким странам, если они еще не сделали этого, следует ратифицировать Многостороннее соглашение о создании международного аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.
6. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:
7. поддержку усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран по увеличению их производственного потенциала и диверсификации экономики;
8. содействие усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области обмена инновационными технологиями, научными знаниями и техническими наработками и передовым опытом;
9. поддержку усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран по увеличению добавленной стоимости своей сельскохозяйственной и промышленной продукции;
10. оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержки в создании организационного и кадрового потенциала с целью укрепления их способности привлекать прямые иностранные инвестиции в сектора, создающие высокую добавленную стоимость, и вести переговоры о получении средств за счет ответственного инвестирования;
11. оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержки в создании эффективных партнерств, необходимых для развития потенциала, обеспечения устойчивости и повышения качества, а также для развития отдельных секторов, включая туризм;
12. оказание поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в повышении уровня их защищенности, создании потенциала для эффективного реагирования на внешние потрясения и в решении своих особых проблем в сфере предложения.

Приоритетное направление 6: Средства осуществления

1. Основную ответственность за обеспечение своего развития и прогресса несут сами страны. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны предпринимают шаги по мобилизации внутренних ресурсов на цели развития инфраструктуры и создания транзитных объектов, а также обеспечения общего социально-экономического развития. Однако в стремлении добиться устойчивого роста и устойчивого развития развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с серьезными проблемами, которыми, среди прочих, являются дефицит финансовых ресурсов и трудности, связанные с техническими возможностями и наращиванием потенциала. Поэтому для эффективного осуществления настоящей Программы действий не имеющим выхода к морю

226

развивающимся странам и их соседним странам транзита нужно провести эффективную мобилизацию требуемых внутренних и внешних ресурсов.

1. Необходимо обеспечить оказание партнерами по процессу развития в дополнение к усилиям, прилагаемым развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, содействия в создании и обслуживании эффективных систем транзитных перевозок, интеграции в мировую экономику, осуществлении структурных преобразований в экономике и наращивании их производственного потенциала. Поэтому партнерам по процессу развития предлагается оказывать в надлежащих случаях адресную техническую и финансовую помощь в осуществлении конкретных мероприятий, перечисленных в настоящей Программе действий. Партнеры по процессу развития должны также поощрять инвестиции частного сектора в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые осуществляют настоящую Программу действий.
2. Одним из главных источников внешнего финансирования для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему является официальная помощь в целях развития. Важно безотлагательно выполнить существующие обязательства по выделению официальной помощи в целях развития и в полной мере учитывать при оказании такой помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, специфические особенности каждой страны. Партнерам по процессу развития и многосторонним организациям надлежит играть важнейшую роль в поддержании усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по обеспечению устойчивого развития и ликвидации нищеты.
3. Инициатива по оказанию помощи в торговле играет ключевую роль в содействии наращиванию потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в разработке торговой политики, осуществлении мер по содействию развитию торговли и развитии торговой инфраструктуры в целях повышения конкурентоспособности продукции этих стран на экспортных рынках. Осуществление инициативы по оказанию помощи в торговле в сочетании с проведением взаимодополняющей политики способствует снижению уровня торговых издержек, созданию дополнительных объектов инфраструктуры, повышению качества пограничных структур и регламентационных процессов и наращиванию потенциала. Инициатива по оказанию помощи в торговле наряду с приверженностью развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимым реформам играет также важную роль в интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и в переходе в рамках этих цепочек к более высокому переделу.
4. Сотрудничество Юг-Юг должно не подменять собой, а дополнять сотрудничество Север-Юг. Сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество должны также играть соответствующую роль в активизации роста и развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также развивающихся стран транзита, внося надлежащий вклад в обмен передовыми практическими методами, наращивание кадрового и производственного потенциала, оказание финансовой и технической помощи и передачу технологий на взаимно согласованных условиях.
5. Осуществление настоящей Программы действий потребует также принятия организациями и органами системы Организацией Объединенных Наций, соответствующими международными организациями, такими как Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация, Всемирная таможенная организация, общие фонды для сырьевых товаров, организации региональной экономической интеграции и другие соответствующие региональные и субрегиональные организации, индивидуальных и согласованных мер. Этим организациям предлагается, действуя в рамках их соответствующих мандатов, уделять первоочередное внимание поступающим от развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, просьбам об оказании технической помощи и содействия в наращивании потенциала в ходе согласованного и последовательного выполнения настоящей Программы действий.

227

1. Частному сектору также надлежит играть решающую роль в выполнении настоящей Программы действий, в частности по линии прямых иностранных инвестиций, например посредством наращивания и укрепления производственного потенциала, расширения экспорта, передачи технологий на взаимносогласованных условиях, распространения производственных ноу-хау, управленческих навыков и капитала, создания богатства, открытия новых рынков для товаров и услуг с высокой долей добавленной стоимости и создания новых рабочих мест. Прямые иностранные инвестиции также могут играть ключевую роль в развитии инфраструктуры, лежащей в основе всей экономической дея­тельности.
2. Осуществление, последующая деятельность и обзор
3. Необходимо обеспечить проведение на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях мероприятий по осуществлению, последующей деятельности и обзору. Последующая деятельность и обзор должны носить постоянный характер и быть направлены на укрепление партнерских связей и взаимной подотчетности на всех уровнях и всеми участниками.
4. На национальном уровне правительствам предлагается интегрировать положения настоящей Программы действий в свои национальные и отраслевые стратегии развития для обеспечения их эффективного выполнения. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рекомендуется учредить при необходимости национальные координационные механизмы. В деятельности по контролю и обзору должны принимать надлежащее участие все соответствующие заинтересованные стороны.
5. На субрегиональном и региональном уровнях деятельность по контролю и обзору должна вестись в рамках существующих межправительственных процессов. Региональным и субрегиональным организациям, включая региональные экономические сообщества и региональные банки развития, предлагается в координации с Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и региональными комиссиями и в соответствии с существующими мандатами включить мероприятия по осуществлению настоящей Программы действий в свои соответствующие программы. Региональным комиссиям рекомендуется представлять аналитические доклады о ходе осуществления настоящей Программы действий. Соответствующие реги­ональные и субрегиональные организации и частный сектор должны принимать активное участие в заседаниях региональных комиссий по этому вопросу.
6. На глобальном уровне Генеральная Ассамблея должна проводить обзоры хода осуществления настоящей Программы действий на основе докладов Генерального секретаря. Руководящим органам организаций системы Организации Объединенных Наций предлагается включить мероприятия по осуществлению настоящей Программы действий в свои программы работы и при необходимости проводить секторальные и тематические обзоры Программы. При проведении обзоров на глобальном уровне следует привлекать частный сектор.
7. В соответствии с мандатом Генеральной Ассамблеи Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам будет обеспечивать координацию последующих мероприятий по осуществлению настоящей Программы действий, эффективное наблюдение за ее осуществлением и подготовку соответствующей отчетности, а также проводить информационно-разъяснительную работу на национальном, региональном и глобальном уровнях. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам должна в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами и в соответствии со своими существующими мандатами заниматься разработкой соответствующих показателей для

228

количественного измерения прогресса в ходе осуществления Программы действий в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

1. Генеральной Ассамблее предлагается рассмотреть возможность проведения на высоком уровне всеобъемлющего среднесрочного обзора хода осуществления настоящей Программы действий. Генеральной Ассамблее также предлагается рассмотреть возможность проведения ближе к концу десятилетия третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, для всеобъемлющей оценки хода осуществления данной Программы действий и принятия решения в отношении последующих мер.

229



