



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2006/4  
3 February 2006

RUSSIAN  
Original: ENGLISH, FRENCH  
AND RUSSIAN

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом

Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и  
техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП

Девятая сессия

Братислава (Словакия), 7-8 марта 2006 года,  
пункт 3 с) повестки дня

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СПЕЦИАЛЬНОЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ

Будущие проекты по разработке эталонного образца процедуры МДП

Передано Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ)  
и его объединениями-членами

Примечание: ниже секретариат воспроизводит документ, переданный Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

**Комментарии к документу ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/Rev.1**

На восьмой сессии неофициальной специальной Группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП, прошедшей в Женеве 14 и 15 ноября 2005 г., был представлен на обсуждение документ TRANS/WP.30/GE.1/2005/2, который был дополнен экспертами таможенных органов.

Группа экспертов высказала просьбу Секретариату ЕЭК ООН предъявить WP.30 пересмотренную версию данного документа для рассмотрения на следующей сессии. МСАТ и национальные объединения МСАТ сообщили Группе, что из-за поздней публикации документа *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2*, они не имели возможности предоставить свои комментарии в течение сессии, но предъявят консолидированные письменные комментарии и замечания для обсуждения WP.30 на ее последующей сессии<sup>1</sup>, которая пройдет в Женеве с 31 января по 3 февраля 2006 г., под пунктом повестки дня 9. (b). (ii): использование новых технологий. МСАТ передал WP.30 краткое изложение, приведенное в Части I настоящей записки.

28 ноября 2005 г. Секретариат ЕЭК ООН опубликовал пересмотренную версию документа *TRANS/WP.30/GE.1/2005/2* под номером ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/rev.1, далее в тексте: Документ 2.

Настоящая записка содержит полную версию консолидированных комментариев и замечаний МСАТ и национальных объединений МСАТ по Документу 2 для их рассмотрения Группой экспертов.

Комментарии и замечания к Документу 2 будут представлены в 3 частях:

- Часть I: Краткое изложение (представленное WP.30 на ее сто двенадцатой сессии, с 31 января по 3 февраля 2006 г. под пунктом повестки дня 9. (b). (ii));
- Часть II: Общие соображения;
- Часть III: Конкретные замечания по Документу 2.

Цель записки состоит не в критике Секретариата ЕЭК ООН, или других лиц, внесших вклад в данный документ, а в том, чтобы разъяснить всем Договаривающимся сторонам, что, по мнению всех объединений, представляющих сектор автомобильного транспорта, компьютеризация системы МДП, имеющая чрезвычайную важность, никак не может быть достигнута, следуя идеям, изложенным в документе.

В своем стратегическом документе о видении компьютеризированной системы МДП, установленной в рамках партнерства частного и государственного секторов (также

---

<sup>1</sup> См. проект краткого отчета о восьмой сессии: TRANS/WP.30/GE.1/2005/5, разделы 12 и 13.

представленном WP.30 на ее сто двенадцатой сессии, с 31 января по 3 февраля 2006 г. под пунктом повестки дня 9. (b). (ii)), МСАТ и его объединения-члены продемонстрировали, что компьютеризация системы МДП может быть достигнута более простым и эффективным способом.

Настоящий документ должен рассматриваться с учетом того, что существуют альтернативные решения по отношению к системе, представленной в Документе 2.

## I. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ

(представленное WP.30 на ее сто двенадцатой сессии, с 31 января по 3 февраля 2006 г. под пунктом повестки дня 9. (b). (ii))

Если следовать предложенным *“общим функциональным особенностям системы eTIR”* содержащимся в Приложении к Документу 2, потребуются *существенные поправки в действующей Конвенции МДП*, в основном касающиеся гарантийной системы, обязательств держателей книжек МДП, деклараций и другого обмена информацией между таможенными, держателями и гарантийными объединениями. Это не соответствует мандату, выданному WP.30, ключевыми словами которого являются *“ограниченные поправки к Конвенции МДП”* и *“совместимость с существующими системами”*.

Система, описанная в Приложении к Документу 2, полностью *зависит от так называемой международной системы eTIR*, являющейся централизованной гарантийной базой данных, также используемой для обмена информацией по перевозкам МДП и, если мы правильно понимаем, соединенной с МБДМДП. Надежность содержимого этой базы данных является обязательным условием для функционирования приблизительно 3 миллионов международных автомобильных перевозок в год, включая выполнение таможенных процедур. Такая надежность данных не обеспечена системой, описанной в Документе 2, и в нем не упоминается об ответственности за неточности, ошибки или неисправность международной системы eTIR. Может ли ЕЭК ООН взять на себя такую ответственность? Подобные серьезные правовые обязательства и их финансовые последствия должны быть установлены и определены.

Создание международной системы eTIR потребует *существенных финансовых ресурсов*. В Документе 2 ничего не сказано про финансирование. Реалистично ли полагать, что ЕЭК ООН сможет найти финансовые ресурсы для инвестиций и для обеспечения функционирования системы? Умалчиваются серьезные финансовые последствия как для национальных таможенных органов, так и для отрасли автомобильного транспорта.

Не следует недооценивать возможные последствия для *существующих национальных компьютерных систем* Договаривающихся сторон МДП, даже если эти последствия не определены в Документе 2.

Документ 2 не учитывает основные положения, выраженные в ответах на *вопросник* большинства главных руководителей таможенных органов, и даже противоречит им.

*Представление декларации* держателем, предусмотренное в таможене отправления или через международную систему e-TIR, влечет за собой практические и/или правовые осложнения, особенно в случае, когда иностранные держатели начинают обратную грузовую операцию из страны, в которой они не имеют представителя.

Документ 2 подразумевает существование *цифровой подписи* для всех 40.000 уполномоченных перевозчиков МДП в качестве обязательного условия, в то время как отсутствует международная согласованность по поводу определения (правового и технического) и практического применения цифровой подписи.

Документ 2 предусматривает неограниченный доступ всех администраций к информации, содержащейся в международной системе e-TIR. Этот принцип несовместим с необходимой и не подлежащей обсуждению конфиденциальностью коммерческих, экономических или стратегических данных.

### **Заключение:**

Дальнейший успех системы МДП в большой мере зависит от осуществления компьютеризации той части системы, которая еще не использует электронные средства. Если содержание Документа 2 будет принято в качестве основы для компьютеризации процедуры МДП, МСАТ и его объединения-члены уверены, что *компьютеризация не будет достигнута в течение многих лет*, что станет препятствием на пути к упрощению международной торговли и международного автомобильного транспорта.

В своем стратегическом документе “Компьютеризация системы МДП в рамках партнерства государственного и частного секторов”, представленном к заседанию WP.30 также под пунктом повестки дня 9 (b) (ii), МСАТ и его объединения-члены продемонстрировали, что, при желании, компьютеризация системы МДП может быть достигнута реалистичным и доступным в финансовом плане способом, при участии всех партнеров и в полном соответствии с духом Конвенции МДП, которая остается единственной действующей универсальной системой транзита.

## II. ОБЩИЕ СООБРАЖЕНИЯ

### Предпосылки:

#### Позиция МСАТ, выраженная на восьмой сессии Группы экспертов

До начала обсуждений МСАТ сделал заявление, заостряя внимание на следующих пунктах:

- Необходимо напомнить, что Документ *ExG/COMP/2004/23*, описывающий “*Future projects for the Reference Model of the TIR Procedure*” (документ существует только на английском языке), подготовленный Секретариатом ЕЭК ООН для шестой сессии, проведенной 26 и 27 октября 2004 г., был опубликован лишь 21 октября 2004 г., то есть за 2 рабочих дня до заседания.
- *Неофициальный Документ No. 9 (2005)*, (далее в тексте: Документ 9), описывающий “*The general ideas on how the eTIR system would replace all functionalities integrated in the TIR carnet*” (документ существует только на английском языке), был представлен на утверждение WP.30 на октябрьской сессии 2005 г., однако был опубликован лишь 28 сентября 2005 г., то есть всего за 3 рабочих дня до сессии WP.30.
- Документ TRANS/WP.30/GE.1/2005/2 был разослан по электронной почте 6 ноября 2005 г. и опубликован в иной версии 8 ноября 2005 г., то есть за 3 рабочих дня до сессии Группы экспертов.

Такая уже третья запоздалая публикация важных документов затрудняет МСАТ и его национальным объединениям-членам должную подготовку и координацию и, таким образом, препятствует вкладу соответствующих дополнений от имени отрасли автомобильного транспорта, которой глубоко важна эта серьезная тема.

По этой причине МСАТ и его объединения-члены не имели возможности внести должный вклад в обсуждение и пожелали представить письменный консолидированный документ на рассмотрение WP.30 к следующей сессии в январе 2006 г.

Таким образом, первый этап обсуждений, прошедших 14 и 15 ноября 2005 г., не может означать, что Документ TRANS/WP.30/GE.1/2005/2 был утвержден Группой экспертов или WP.30.

### Мандат Группы экспертов:

Мандат Группы экспертов определен WP.30 и зафиксирован в Документе TRANS/WP.30/2001/13, пункт 31: “подготовка предварительного набора электронных

сообщений для обеспечения обмена электронными данными на национальном уровне между Договаривающимися сторонами и с международными организациями”.

Кроме того, основные направления работы были даны WP.30 Группе экспертов в рамках проекта eTIR, а именно:

- Совместимость с существующими системами (TRANS/WP.30/190, пункт 27)
  - Ограниченное количество изменений в Конвенции МДП (TRANS/WP.30/2001/13, пункт 23)
  - Постепенное развитие на существующей основе (TRANS/WP.30/212, пункт 26)
- **Документ 23 (ExG/COMP/2004/23), существующий только на английском языке:**

Данный документ был приложен к вопроснику, разосланному главным руководителям таможенных органов Договаривающихся сторон Конвенции МДП (см. следующий раздел) и был представлен на сессии Группы экспертов 26-27 октября 2004 г.

Секретариат ЕЭК ООН представил Документ 23 как содержащий “*проект введения к Главе 2 документа «Reference Model» проекта eTIR для представления принципов, управляющих системой eTIR и дачи руководства по ее поэтапному применению.*”

Тем не менее, Группа экспертов не утвердила Документ 23, так как, по ее мнению, «*в этом документе дается описание более сложной системы, включающей больше функций, чем первоначально просила Рабочая группа.*” (см. Доклад о работе седьмой сессии: TRANS/WP.30/2005/14, параграф 15).

- **Вопросник, разосланный главным руководителям таможенных органов Договаривающихся сторон Конвенции МДП, существующий только на английском языке:**

28 февраля 2005 г. главным руководителям таможенных органов был разослан вопросник в целях получения от таможенных органов соответствующей компетентной оценки потребностей и трудностей национальных таможенных органов в связи с системой eTIR, а также внесения этой информации в документ «*Reference Model for the project on the Computerization of the TIR procedure*» (существующий лишь в английской версии), который организованно и методично описывает работу, проделанную Группой экспертов. Однако, потребности и ограничения, сформулированные руководителями тех Договаривающихся сторон, которые ответили, были включены лишь частично. Таким образом, некоторые существенные моменты, выраженные руководителями таможенных органов не были учтены ни в «*Reference Model*», ни в Документе 9, ни в Документе 2.

– **Основные направления: Документ 9 (неофициальный документ No 9 (2005)), существующий только на английском языке**

Неофициальный Документ 9 был рассмотрен WP.30 без соответствующего стратегического обсуждения в связи с поздней публикацией документа. Тем не менее, WP.30 выразила мнение, что основные направления, содержащиеся в документе, были ясны, и что Группа экспертов должна следовать им в дальнейших обсуждениях.

Ни на заседаниях WP.30, ни на заседаниях Группы экспертов не было подробных обсуждений общей философии подхода, представленной в данном документе.

**Документ 2 (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2005/2/Rev.1):**

С общей точки зрения, принимая во внимание все нововведенные понятия и механизмы, настоящий раздел имеет целью показать, что Документ 2 предлагает техническое решение без соответствующего политического и практического видения. Предложенное техническое решение основано на желании практически полностью устранить бумажную книжку МДП, что в обозримом будущем привело бы к такому состоянию системы МДП, которое никто из членов Группы экспертов не осмелился описать. Документ 2 предлагает конкретизировать данное ограниченное “видение” (устранение бумажной книжки МДП) путем внесения поправок в Конвенцию МДП, что вынудит каждую Договаривающуюся сторону изменить свои национальные компьютерные системы и каждую новую Договаривающуюся сторону – создать собственную систему в соответствии с запросами Документа 2 еще до вступления в систему МДП.

В сущности, Группа экспертов до сих пор не имеет четко обозначенного, краткого, ясного и широко признанного ряда деловых целей, которым должна соответствовать любая будущая компьютеризированная система. Такое отсутствие глобального видения может привести к решению, предложенному Документом 2. Это решение опускает существенные компоненты, без которых невозможно функционирование процедуры МДП, и к которым должна приспособиться любая система: дух Конвенции МДП, тесные взаимоотношения между объединениями и держателями, таможенными органами и объединениями, объединениями и международной организацией, и т.д.

Более того, решение, предложенное в Документе 2, повлечет за собой для таможенных органов:

- Точно не установленные, но значительные инвестиции;
- Потерю суверенитета контроля над своими системами;
- Потерю конфиденциальности данных;
- Обязанность предоставлять свои системы для аудита.

Документ 2 ссылается на документ *The State of the UNECE, External Evaluation Report, June 30, 2005* (Внешний проверочный отчет) для утверждения своих предложений.

Однако этот отчет рекомендует прежде всего сосредоточиться на расширении системы МДП (см. главу «Рекомендации», стр. 41). «В дополнение, страны-участники настаивают на том, что Конвенция МДП должна распространяться шире, с тем, чтобы включать территории, находящиеся вне региона ЕЭК ООН. Кроме того, необходима компьютеризация некоторых процедур Конвенции МДП».

Таким образом, полная компьютеризация системы, описанная в Документе 2, не опирается на рекомендации отчета ЕЭК ООН, в котором внимание сосредоточено на компьютеризации лишь некоторых процедур.

Более того, Документ 2 подразумевает исполнение ряда немаловажных предварительных условий (см. ниже). Эти условия представляют интерес за пределами сферы МДП, и они являются предметом обсуждения на различных форумах (вне области МДП). Кроме того:

**1) Документ 2 не соответствует изначальному мандату и основным направлениям, определенным WP.30 (см. выше, подпункт Мандат Группы экспертов):**

- а. Вместо предложения системы, совместимой с существующими таможенными системами, Документ 2 предлагает новую систему, задуманную таким образом, что все существующие таможенные системы должны работать совместно с ней и подстраиваться под нее. Это выходит за рамки условия совместимости системы с уже существующими системами.
- б. Вместо предложения ограниченных изменений в Конвенции МДП, Документ 2 предлагает систему, которая требует изменения Конвенции в корне, а также новых участников и изменения ролей уже существующих.

**2) Документ 2 предусматривает, что «международная система eTIR должна взаимодействовать с гарантом и обеспечивать надлежащее управление гарантийной системой на международном уровне компетентными таможенными органами». Возникает вопрос: каким образом национальные таможенные органы будут управлять международной системой?**

Это фактически означает, что:

- а. Надлежащее применение и управление таможенными органами будет контролироваться международной системой eTIR, что подразумевает следующее:
  - Процедуры контроля национальных администраций системой eTIR;
  - Процедуры аудита самой системы eTIR в целом, а также на национальном уровне;
  - Прерогатива вмешательства системы eTIR в деятельность национальных администраций.



Это также означает, что центральной системе eTIR предоставлены

- Официальный статус, официальный представитель и юридическая и финансовая дееспособность/ответственность;
- Компетенция наднационального уровня.

б. Финансовые ресурсы на международном уровне

Поскольку Документ 2 предполагает признание законной силы системы eTIR, данная система предположительно должна обладать очень точными и четкими функциями и обязательствами.

Эти основные моменты должны быть подвергнуты глубокому анализу и обсуждению с тем, чтобы убедиться, что ЕЭК ООН справится, с правовой и финансовой точек зрения, с данными функциями, задачами, обязанностями и ответственностью перед национальными администрациями, гарантами и перевозчиками.

**В свете имеющейся информации, представляется, что ООН и ее органы не могут нести никакой ответственности, ни обязательств. Следовательно, предлагаемая международная система eTIR не может находиться под покровительством и управлением ООН.**

в. Финансовые ресурсы на национальном уровне

Договаривающиеся стороны должны изменить свои системы, чтобы добиться совместимости с системой eTIR, иметь общий доступ к данным и подчиняться системе eTIR.

### 3) Документ 2 неясно освещает механизм декларирования.

С одной стороны, Документ 2 гласит, что декларация может быть представлена в индивидуальном порядке всем таможням, задействованным в конкретной перевозке МДП. С другой стороны, в нем говорится, что декларация находится в распоряжении всех последующих таможен через международную систему eTIR.

Первый способ декларирования потребовал бы стандартного и легко доступного для всех перевозчиков механизма декларирования, без посредников. Например, российскому перевозчику предоставлялся бы защищенный доступ к турецкой таможенной системе, с интерфейсом на русском языке.

Второй способ декларирования означал бы, что:

- а. Система eTIR является наднациональным органом, перед которым перевозчики несут ответственность: перевозчики больше не ответственны перед национальными таможнями.

б. Система eTIR ответственна за правильность, постоянное наличие декларации, а также за ее целостность.

в. В случае нарушений, международная система eTIR несет правовую и финансовую ответственность перед таможенными органами, перевозчиками и гарантами.

Совершенно очевидно, что прогресса не может быть до тех пор, пока основные вопросы, указанные в пункте 2, не будут разрешены.

**4) Документ 2 предполагает выполнение ряда важных условий, которые на сегодняшний день далеко не реализованы:**

- Процедура выдачи гарантии, совместимая с системой eTIR;
- Полная компьютеризация всех национальных систем;
- Совместное функционирование всех национальных систем с системой eTIR;
- Стандартный для всех Договаривающихся сторон механизм декларирования, повсюду доступный всем держателям (не предусмотрен Документом 2);
- Механизм стандартной цифровой подписи для всех Договаривающихся сторон.

Несмотря на то, что изложенные выше пункты являются предварительными необходимыми условиями, ни один из них полностью не выполнен на сегодняшний день и не определен в свете задач системы eTIR.

**5) Документ 2 основан на принципах, ведущих к изменению Конвенции МДП, которые еще не утверждены, не были приняты и не подлежали обсуждению:**

- МБДМДП должна была стать краеугольным камнем системы eTIR (см. выше, пункт Мандат Группы экспертов). Документ 2 не уточняет статус МБДМДП по отношению к международной базе данных eTIR;
- Новые участники: перевозчик, гарант, международная база данных eTIR.

**6) Документ 2 неоднократно противоречит Документу 9:**

Документ 9 предлагает:

- Простые формальности как для перевозчиков, так и для представителей таможен (section B5);
- Простой и стандартный способ декларирования таможенного транзита (section B8).

Документ 2 предлагает:

- Дополнительные обязанности и формальности как для перевозчиков, так и для таможенных органов;
- Сложный способ транзитного декларирования на национальной основе без гармонизации и согласованного списка элементов данных;

– Чтобы международная система eTIR взаимодействовала с гарантом и обеспечивала правильное управление системой гарантий на международном уровне. Этот пункт не был включен в основные направления Документа 9.

**7) Документ 2 описывает систему, в которой все администрации будут иметь доступ к любому виду информации.**

Такой подход несовместим с необходимой и не подлежащей обсуждению конфиденциальностью коммерческих, экономических или стратегических данных. Представляется сомнительным, что какая-либо договаривающаяся сторона будет приветствовать систему, дающую доступ к подробностям ее внешней торговли любым другим администрациям, которые, таким образом, смогут использовать конфиденциальную и стратегическую информацию о транспорте, перевозчиках, перевозимых товарах, грузоотправителях, грузополучателях и т.д. Такой безграничный доступ может привести к дискриминации и несправедливой конкуренции, например, путем ограничений прав передвижения и т.д.

**8) Документ 2 не учитывает потребности, выраженные руководителями таможен в своих ответах на вопросник: 75% из них предпочитают прямую связь между таможенными органами (TRANS/WP.30/GE.1/2005/4, вопрос 38), в то время как Документ 2 предлагает непрямую связь, т.е. через международную базу данных eTIR.**

**9) Влияние технических параметров системы, предложенных в Документе 2, на задействованные стороны, участников и процедуры не документируется.**

Вследствие этого читатель не имеет возможности оценить конкретные изменения, так как предоставляемая информация о возможности изменения ролей, ответственности, взаимодействии с/между задействованными сторонами и участниками ограничивается техническим описанием без объяснения контекста. Такое объяснение (например, что будет сохранено в будущем, почему, что изменится, почему, каковы преимущества этих изменений в рамках задач, которые новая система должна решить) является ключевым на данном этапе. *The United Nations Modelling Methodology (UMM)*, принятая Группой экспертов, утвержденная WP.30 и соблюдаемая в течение многих лет, предусматривает разработку такого рода пояснений.

*UMM* требует преемственности между существующими и будущими процедурами: каждый пункт (как, например, концепция, рамки, участники, глоссарий, список требований и т.д.) рассматривается в свете новых предложений с целью определить, какие из них применимы к области интересов электронной сферы, и каким образом эти

изменения на нее повлияют. Это является необходимым для понимания и принятия участниками.

МСАТ представил подробное предложение Группе экспертов, основанное на данных требованиях (см. документ ExG/COMP/2005/7).

К сожалению, Документ 2 опускает этот важный этап и является, таким образом, по многим параметрам неуместным в данном контексте.

До настоящего времени ясная и строгая методика успешно применялась. Удивительно, что некоторые участники в работе группы отделились от этого необходимого подхода, без которого любое дальнейшее развитие невозможно. Кроме того, принятая методика приносит проекту необходимую прозрачность, отказ от которой ничем не оправдан.

**10) В Документе 2 отмечается, что гарант имеет по запросу доступ к статусу гарантии.**

Это является значительным изменением в действующей практике, в соответствии с которой книжки МДП поступают на хранение в МСАТ и объединения. В случае возникновения претензий или любой необходимости они сами, не завися от кого-либо, могут найти и предоставить альтернативные доказательства прекращения операции МДП и управлять рисками.

Если бы Документ 2 был утвержден в настоящей редакции, гарант (МСАТ и объединения) не смог бы соответствовать отведенной ему роли, не имея собственных инструментов и находясь в ситуации полной зависимости. Такая система не только не соответствовала бы существующим принципам, но также бы противоречила этическим принципам, которые запрещают, чтобы лицо, которое предъявляет претензию, также имело бы в наличии всю информацию и доказательства и управляло бы ими, в то время как лицо, от которого требуется оплата, не имело бы возможности непосредственного обращения с этой информацией и доказательствами.

**11) В заключение, Документ 2 описывает чересчур амбициозный и сложный механизм, который потребует существенных вложений на всех этапах, не гарантируя при этом должной отдачи. Вопрос, кто будет платить, остается открытым. Договаривающиеся стороны настаивают на том, что их бюджет на такого рода нужды ограничен или вовсе отсутствует.**

### III. ОСОБЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ К ДОКУМЕНТУ 2

N.B. : Поскольку Документ 2 был опубликован лишь в английской версии, цитаты из текста, приведенные ниже *наклонным шрифтом*, являются свободным переводом МСАТ для облегчения читателю понимания комментариев.

– Section A2:

*На своей первой встрече, Европейская Комиссия и Секретариат ЕЭК ООН посчитали, что было бы более эффективно создать не один, а два отдельных документа.*

Это было двустороннее решение, принятое Секретариатом ЕЭК ООН и Комиссией ЕС без какой-либо консультации с Группой экспертов.

– Section A3:

*На сто одиннадцатой сессии Рабочая Группа поддержала мысль, что Группа экспертов должна следовать основным направлениям, содержащимся в неофициальном документе No. 9 (2005) для дальнейших обсуждений (TRANS/WP.30/222 Пункт. 33).*

Основные направления должны быть ясно обозначены и перечислены. Должно быть принято решение, насколько новые директивы дополняют или вносят поправки в изначальный, но еще действующий мандат, а также насколько они соответствуют ответам на вопросник, полученный от главных руководителей таможенных органов.

– Section B5:

*Общие функциональные особенности системы eTIR предлагают обзор системы, на которой будут основаны будущие функциональные и технические особенности проекта. Они не только содержат общий обзор, но и устанавливают основные направления, позволяющие плавный переход от системы, основанной на бумажных документах, к компьютеризованной системе.*

Переходный период является ключевым для долговременного существования системы, поэтому он должен быть ясно очерчен.

Более того, не было достигнуто согласия относительно общих функциональных особенностей системы eTIR; также основные направления не были перечислены.

– Section B6:

*Прежде чем сосредоточиться на переходных этапах между двумя системами, должны быть установлены основные принципы полной реализации системы eTIR.*

Эти принципы должны быть предварительно определены и согласованы на соответствующем уровне, после должных обсуждений.

– Section C7:

*Результат пересмотра, проведенного группой консультантов, уполномоченных странами-членами ЕЭК ООН, содержится в отчете "The State of the UNECE - External Evaluation Report". Этот отчет был опубликован 30 июня 2005 г.. Отчет акцентирует роль Конвенции МДП и подчеркивает "необходимость компьютеризации хотя бы некоторых из ее процедур." Это указывает на значимость проекта eTIR и важность быстрого создания эффективной и надежной системы eTIR.*

Как уже указывалось в Части II настоящего документа, отчет "*The State of the UNECE – External Evaluation Report*" ясно указывает, что основным приоритетом должно стать расширение системы МДП: *«страны-участники настаивают на том, что Конвенция МДП должна распространяться шире, с тем, чтобы включать территории, находящиеся вне региона ЕЭК ООН»*. Дальнейшая компьютеризация является лишь последующим намерением и ограничивается "некоторыми" процедурами. Таким образом, отчет нельзя рассматривать в качестве одобрения системы eTIR, как это ошибочно утверждается в Документе 2. Такого рода выводы лишь вводят в заблуждение тех, кто принимает решения. На самом деле, отчет выступает за реалистичный поэтапный подход к компьютеризации, сосредотачиваясь лишь на некоторых элементах и процедурах.

– Section C8:

*Возможно, Группа экспертов пожелает начать первоначальное обсуждение Приложения 1 и потребовать его включения в Reference Model (Эталонный образец) в качестве введения к главе «Требования eBusiness».*

Документ 2 не должен быть включен в *Reference Model* в качестве введения к главе «Требования eBusiness». Требования eBusiness должны быть разработаны в соответствии с *United Nations Modeling Methodology (UMM)*. На данном этапе это означало бы согласование, раздел за разделом, различий, усовершенствований, пересмотра (в случае необходимости), с существующей ситуацией, определенной в главе 1 *Reference Model*.

– Раздел 1.2: Участники и роли, международная система eTIR

Международная система eTIR представлена в данном разделе в качестве Участника.

В контексте МДП, как может международная система eTIR быть Участником? *Международная система eTIR взаимодействует с гарантом и обеспечит должное управление гарантийной системой компетентными таможенными органами на международном уровне.*

Ответственность и обязательства национальных таможенных органов должны быть определены в контексте управления ими международной гарантийной цепью.

*Более того, поскольку в системе eTIR прямой электронный обмен информацией между таможенными органами, находящимися в разных Договаривающихся сторонах, на данный момент невозможен и не обязателен, это упростит надежный обмен стандартизированной информацией между таможенными органами.*

Тем не менее, 75% главных руководителей таможенных органов, ответивших на вопросник, высказали пожелание иметь прямой электронный обмен информацией между таможенными органами.

– Раздел 1.3

*Перевозчик осуществляет перевозку МДП и является ответственным за представление электронной декларации, а также за предъявление товаров в таможни, упомянутые выше в разделе 1.1.*

Данные, которые перевозчик должен представить в рамках декларации, должны быть установлены в соответствии со списком данных, обсужденным в Главе 1 документа *Reference Model*.

Данный Раздел подразумевает, что все уполномоченные перевозчики имеют доступ к любой национальной таможенной системе, и что они могут внести надлежащую декларацию в данные системы. Таким образом, в качестве предварительного условия, механизм декларирования должен быть стандартным по следующим параметрам:

- Список вводимых данных,
- Механизм декларирования,
- Формат файла,
- Доступность на всех языках МДП,
- Гармонизированные требования безопасности

Согласно сноске номер 2, «*роль перевозчика сравнима с ролью держателя книжки МДП в системе, основанной на бумажных документах*»:

Каковы же различия? Четкое различие в ролях и ответственности Участников должно быть определено до описания самой системы.

– Раздел 2.1:

*Международная система eTIR задумана прежде всего для того, чтобы позволить управление гарантией таможнями и обеспечить обмен таможенной информацией, касающейся международного транзита товаров, транспортных средств и/или контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП.*

Где была определена данная главная цель? Этот вопрос никогда не обсуждался и тем более не решался Группой экспертов.

*На данном этапе необходимо напомнить, что управление претензиями находится вне проекта eTIR.*

Как претензии могут находиться за рамками управления гарантией?  
Кто управляет системой eTIR? Ответ на этот вопрос является ключевым.  
*Управление гарантией и обмен информацией по перевозкам МДП являются, таким образом, двумя основными принципами. Кроме того, на данный момент будут представлены основные направления для содействия гармонизации диалога между перевозчиком и таможенными органами. Другие аспекты будут рассмотрены позднее. Взаимные договоренности по передаче информации, безопасности и запасном варианте станут дополнительными столпами системы.*

Основы и базовые принципы должны быть определены и решены на соответствующем уровне до описания системы в целом.

– Раздел 2.2

*Международная организация получает от своих национальных участников информацию по предоставленной перевозчикам гарантиям и отправляет данную информацию в гарантийную базу данных, управляемую международной системой eTIR. Регистрация данной информации в гарантийной базе данных зависит от контроля в Международном Банке Данных МДП (МБДМДП) в отношении уполномоченных держателей.*

Только гарант может и имеет право подтвердить гарантию, тем более в системе, при которой управление гарантией и ее предоставление сосредоточено (в настоящее время) в одной международной организации и входящих в ее состав объединениях.

Копирование базы данных часто оказывалась источником ошибок и искажения/изменения данных.

– Раздел 2.3.2.1.1:

*Цифровая подпись (Обязательно)*

*Элемент, обеспечивающий идентификацию таможенника, зарегистрировавшей начало операции МДП, а также подтверждающий, что содержание самого сообщения не было изменено после проставления подписи.*

Подразумевается, что национальные администрации должны принять цифровую подпись для внутреннего обмена информации: ясно ли это Договаривающимся сторонам?

Из этого вытекает, что в качестве предварительного условия цифровые подписи должны быть приведены к единому стандарту между всеми Договаривающимися сторонами, однако это не упоминается в документе и является невозможным в обозримом будущем с политической точки зрения.

– Раздел 2.4.1

*Перевозчик запрашивает гарантию у гаранта, который на основе международных, национальных и внутренних правил решает, может*



*ли гарантия быть предоставлена. Затем гарант вводит гарантийный идентификационный номер (Guarantee Reference Number - GRN) данной гарантии, присваивает ей код доступа и передает их перевозчику. Данная процедура находится вне рамок международной системы eTIR, но является условием для функционирования процедуры системы eTIR. Гарант регистрирует гарантию на международном уровне в соответствии с пунктом 2.2.1.*

Описанная в Документе 2 процедура представляется сложной: она требует гарантийного идентификационного номера и кода доступа. Каковы же ее преимущества в свете того, что процедура, предусмотренная в Документе 9, должна оставаться простой?

Как может предоставление гарантии находиться за рамками проекта и одновременно являться необходимым условием?

– Раздел 2.4.2

*Перевозчик представляет eTIR декларацию электронным путем таможене отправления, ссылаясь на гарантию, предоставленную гарантом. Одновременно у него есть возможность проинформировать все последующие таможи въезда о том, что он произведет одну или несколько операций МДП, покрываемых вышеупомянутой гарантией.*

Как может такое ключевое действие являться факультативным?

– Раздел 2.4.2.1:

*Составляющие элементы декларации: перевозчик (Обязательно), гарантия (Обязательно), товары (Обязательно), транспортные средства/контейнеры (Обязательно), сопроводительные документы (Факультативно), грузополучатель (Факультативно), маршрут (в пределах страны) (Обязательно), цифровая подпись (Обязательно), грузоотправитель (Обязательно), субподрядчики.*

Вышеупомянутые данные должны быть сопоставлены с данными, описанными в Главе 1 *Reference Model*. Новые элементы по отношению к существующей системе сначала должны быть утверждены, а также должен быть установлен формат (GRN, стоимость товаров, грузополучатель, грузоотправитель...).

Некоторые из этих элементов могут измениться в процессе перевозки МДП, в частности, маршрут или грузополучатель: будут ли такие изменения запрещены в будущем?

Более того, на сегодняшний день некоторые элементы, в частности, субподрядчики, не признаются рядом Договаривающихся сторон.

– Раздел 2.6.1.1

*Контролируемый доступ является основным принципом системы МДП. МБДМДП будет служить в полной мере для обеспечения пользования системой МДП только уполномоченными перевозчиками.*

Обязательное и стопроцентное обновление информации в реальном времени МБДМДП должно быть в данном случае обязательным условием, однако это еще не определено и не решено.

– Раздел 2.6.2.

*Элементы защиты данных*

*В соответствии с международными рекомендациями в отношении безопасности передачи данных, добавление некоторых данных может быть необходимым для того, чтобы повысить безопасность системы eTIR.*

Данные элементы должны быть определены.

– Раздел 2.7

*Запасной вариант и протокол книжки МДП.*

*В случае возникновения проблем в процессе перевозки МДП, сопроводительный документ, выданный таможенной отправлением, содержит всю информацию по перевозке МДП.*

Перевозчик должен иметь возможность распечатать запасной документ в упрощенном, но при этом защищенном режиме.

– Разделы с 3.2.4 по 3.2.6

*Техническая документация, руководства по использованию и обучение преподавателей, система поддержки пользователей.*

Разработка данных областей является предварительным условием для системы eTIR. На определенном этапе вопрос стоимости и финансирования этого развития должен быть разрешен.

Система поддержки пользователей должна функционировать не только на этапе внедрения, но и в дальнейшем заниматься разрешением операционных проблем.

– Раздел 3.4

*Для текстовых данных должен быть использован язык страны, в которой вводится информация. Тем не менее иногда требуется и должен быть возможен перевод на другие языки.*

Кто будет осуществлять перевод, и какова цена этой услуги?

-----