



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****149-я сессия**

Женева, 12–14 июня 2018 года

Пункт 3 b) iii) а) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке
грузов с применением книжки МДП
(Конвенция МДП 1975 года):****Пересмотр Конвенции:****Проект приложения 11 к Конвенции МДП****Финансовые аспекты компьютеризации
процедуры МДП и финансовые правовые
положения приложения 11****Записка секретариата****I. Справочная информация и мандат**

1. На своей 148-й сессии Рабочая группа провела первоначальное обсуждение по вопросу о финансовых аспектах компьютеризации процедуры МДП и финансовых правовых положениях, содержащихся в приложении 11 (см. документ ECE/TRANS/WP.30/296, пункты 18, 26 и 27).
2. Рабочая группа поручила секретариату представить дополнительную информацию относительно меморандума о взаимопонимании (MoU) по сотрудничеству между Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) в области компьютеризации процедуры МДП и соглашения о взносах (СВ), подписанных ЕЭК ООН и МСАТ, а также относительно функционирования системы eTIR, соответствующих финансовых правилах и положениях Организации Объединенных Наций, упомянутых в пункте 3 статьи 10 приложения 11, и сроках, которые должны применяться для финансирования оперативных расходов международной системы eTIR.
3. В соответствии с этими поручениями секретариат подготовил настоящий документ.



II. Меморандум о взаимопонимании и соглашение о взносах, подписанные ЕЭК ООН и МСАТ

4. Меморандум о взаимопонимании, подписанный 6 октября 2017 года, имеется в открытом доступе на веб-странице ЕЭК ООН¹. Без ущерба для любого решения договаривающихся сторон МДП этот меморандум закрепляет основу для сотрудничества между ЕЭК ООН и МСАТ в рамках компьютеризации процедуры МДП. Основной целью сотрудничества являются оказание содействия договаривающимся сторонам, желающим принять участие в проектах eTIR, и разработка необходимых инструментов на международном уровне, с тем чтобы обеспечить постепенный переход к полной компьютеризации процедуры МДП. Стороны договорились о том, что инструменты, разработанные в рамках этого сотрудничества, будут строиться на гибкой методологии (т. е. обеспечивать непрерывную разработку программного обеспечения в соответствии с просьбами пользователей) и что инструменты, разработанные в ЕЭК ООН, в конечном итоге станут частью полномасштабной международной системы eTIR.

5. С учетом ограниченного объема ресурсов, имеющихся у ЕЭК ООН для целей разработки и хостинга международной системы eTIR, статья 14 МоВ предусматривает, что связанные с информационно-коммуникационными технологиями (ИКТ) мероприятия ЕЭК ООН в рамках реализации этого МоВ финансируются через посредство отдельного СВ. СВ определяет финансовые рамки для ежегодного перечисления средств в размере 302 255 долл. США в течение пяти лет (исходя из срока действия МоВ). В соответствии с обычной практикой СВ предназначено лишь для использования подписавшими его сторонами и, следовательно, находится в закрытом доступе. Однако информация о проекте, который был одобрен Исполкомом 26 сентября 2017 года, обнародована на открытом веб-сайте ЕЭК ООН².

III. Функционирование системы eTIR

6. Система eTIR охватывает все элементы – людские, процедурные и технические – процедуры eTIR. Подробное описание функционирования системы eTIR содержится в неофициальных документах GE.1 № 5, 6, 7 и 8 (2017 год), где приведены концептуальные, функциональные и технические спецификации eTIR.

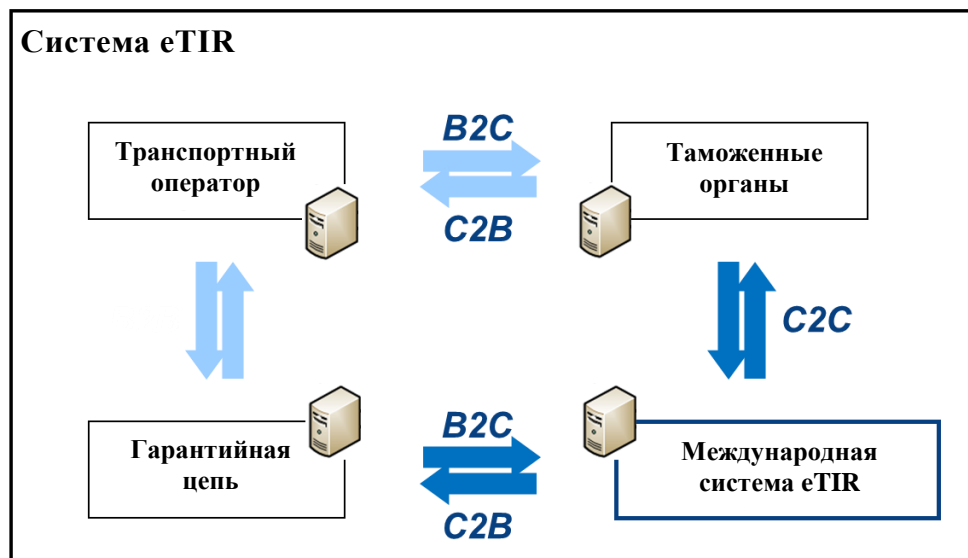
7. На рис. 1 показаны различные ИКТ-системы, необходимые для обеспечения функционирования системы eTIR с технической точки зрения. Таможенные администрации, транспортные операторы и гарантийная цепь должны включить различные элементы процедуры eTIR в свои ИКТ-системы, что позволит обеспечить бесперебойный обмен данными в режиме реального времени. Ключевым компонентом системы eTIR является так называемая «международная система eTIR» – ИКТ-система, хостинг которой осуществляется на международном уровне под контролем договаривающихся сторон и которая позволяет таможенным администрациям следить за данными о гарантиях и обмениваться между собой информацией. Международная система eTIR является одной из ИКТ-систем, необходимых для функционирования системы eTIR в соответствии с концептуальными, функциональными и техническими спецификациями eTIR. В ходе реализации экспериментального проекта eTIR с участием Ирана (Исламской Республикой) и Турции был разработан облегченный вариант международной системы eTIR. Эта система будет совершенствоваться и дальше в рамках будущих проектов, а также в нее будут интегрированы функциональные возможности для обмена данными между таможенными органами, включенные в Центральную

¹ http://www.unece.org/fileadmin/DAM/MoU___Cooperation_Agreement_IRU_UNECE_eTIR_6_oct_2017_with_dates_no_signatures.pdf.

² <http://www.unece.org/info/open-unece/pmt/extra-budgetary/transport/facilitate-and-support-the-full-computerization-of-the-tir-procedure-etir.html>.

платформу для обмена данными (ЦПО), которая использовалась в экспериментальном проекте eTIR с участием Грузии и Турции.

Система eTIR



IV. Финансовые правила и положения Организации Объединенных Наций

8. Финансовые правила и положения Организации Объединенных Наций, о которых идет речь в пункте 3 статьи 10 приложения 11, опубликованы в бюллетене Генерального секретаря ST/SGB/2013/4³.

V. График для финансирования оперативных расходов в рамках международной системы eTIR

9. Исходя из МоВ и СВ, подписанных ЕЭК ООН и МСАТ, ожидается, что затраты на разработку международной системы eTIR (вместе с другими эксплуатационными расходами, например расходами на хостинг в течение периода разработки) будут покрываться за счет средств, выделяемых МСАТ в соответствии с СВ. На данном этапе МоВ и СВ заключены сроком на пять лет, в течение которого международная система eTIR, а также системы МСАТ будут постепенно совершенствоваться, исходя из запросов договаривающихся сторон, участвующих в проектах eTIR, и приводиться в соответствие с требованиями, содержащимися в концептуальных, функциональных и технических спецификациях eTIR. Кроме того, МСАТ подтвердил свою готовность внести изменения в СВ для выделения дополнительных средств в том случае, если количество договаривающихся сторон, принимающих участие в проектах eTIR, увеличится и запросы таких договаривающихся сторон не смогут быть покрыты за счет ресурсов, предоставленных в рамках СВ.

10. Как указано в пункте 4 выше, все инструменты, разработанные в ходе реализации проектов (экспериментальных) eTIR, позднее войдут в качестве составных частей в полномасштабную международную систему eTIR. Гибкая методология в отличие от традиционных методов разработки позволит вводить различные части международной системы eTIR тогда, когда они потребуются своим пользователям, т. е. участвующим таможенным администрациям.

³ undocs.org/ST/SGB/2013/4 (or documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N13/408/57/pdf/N1340857.pdf?OpenElement).

11. Для проекта с участием столь многих заинтересованных сторон трудно определить срок окончания периода разработки, особенно при использовании гибкой методологии, тем не менее, так называемый эксплуатационный этап может начаться не раньше, чем приложение 11 вступит в силу. Проект приложения 11 сейчас предусматривает, что именно Административный комитет (или та группа договаривающихся сторон, которые обязались применять приложение 11) будет принимать решение в отношении варианта финансирования деятельности по обслуживанию и хостингу международной системы eTIR, возможно, посредством сбора в расчете на книжку МДП или перевозку eTIR.

12. Вместе с тем, если приложение 11 вступит в силу до истечения пятилетнего периода, охватываемого МоВ и СВ, и разработка международной системы eTIR будет завершена, эксплуатационный этап может начаться и раньше и Административный комитет сможет принять решение в отношении механизма финансирования деятельности по обслуживанию и хостингу международной системы eTIR.

13. В противном же случае, если по истечении этого пятилетнего периода приложение 11 не вступит в силу или разработка международной системы eTIR не будет завершена, единственным реальным вариантом для обеспечения продолжения финансирования этапа разработки, по-видимому, является продление срока действия МоВ и СВ. Однако, если к тому времени число перевозок eTIR значительно не возрастет, остается неясным, будет ли МСАТ по-прежнему готов финансировать разработку международной системы eTIR. В последнем случае этот проект может быть продолжен, только если договаривающиеся стороны смогут найти альтернативные варианты финансирования для завершения этапа разработки либо для обслуживания международной системы eTIR в период до вступления в силу приложения 11.
