



---

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по таможенным вопросам,  
связанным с транспортом****Группа экспертов по правовым аспектам  
компьютеризации процедуры МДП****Вторая сессия**

Женева, 4–5 апреля 2016 года

Пункт 7 предварительной повестки дня

**Идентификация держателя и проверка целостности  
электронных сообщений для обмена данными****Идентификация держателя и проверка целостности  
электронных сообщений для обмена данными****Записка секретариата****I. Мандат**

1. На своей первой сессии Группа экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.2) рассмотрела пути решения – в рамках нормативной базы eTIR – проблем идентификации держателя, особенно с учетом трудностей, связанных с международным признанием электронных подписей. Прежде всего GE.2 сочла, что, несмотря на различные технические и, может быть, национальные правовые проблемы, которые, возможно, все еще необходимо решить, следует сохранить принцип взаимного признания аутентификации подателя декларации в стране отправления. В то же время было указано, что соответствующее правовое положение должно предусматривать все имеющиеся способы подачи декларации, предусмотренные в Справочной модели eTIR, и что поэтому в проект статьи 8 следует внести соответствующие поправки. В заключение секретариату было поручено подготовить для следующей сессии, опираясь на полученные комментарии, документ, который послужит основой для дальнейших обсуждений по этому вопросу (см. ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2, пункт 8 d)). Секретариат подготовил настоящий документ во исполнение этого поручения.



## II. Аутентификация личности держателя

2. Справочной моделью eTIR вводится новое требование, согласно которому таможня должна получать предварительную информацию о грузе до физического предъявления транспортного средства и грузов в таможене места отправления или промежуточной таможене при въезде. В соответствии с целями проекта eTIR это делается для того, чтобы таможенный орган мог произвести некоторые проверки (включая действительность гарантии) и определить характер риска перевозки до прибытия транспортного средства в соответствующую таможню.

3. В системе МДП, основанной на бумажном формате, на книжке МДП ставится подпись держателя, которая, в частности, служит для идентификации держателя в качестве лица, несущего непосредственную ответственность в случае какого-либо нарушения. В системе eTIR эта собственноручная подпись будет заменена механизмом, который будет служить той же цели и с юридической точки зрения иметь такую же силу, что и собственноручная подпись на книжке МДП. Однако на раннем этапе своей работы Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) уже установила, что главной проблемой, связанной с использованием электронных подписей в контексте eTIR, является отсутствие глобальных международных соглашений по вопросам электронных подписей. Согласно обследованию, проведенному GE.1 (см. ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/1), в большинстве стран-респондентов принимаются только национальные (или в лучшем случае региональные) электронные подписи и в настоящее время только несколько стран признают иностранные сертификационные органы (CO) для выдачи юридически обязывающих электронных подписей. В этой связи GE.1 подтвердила, что, пока не будут созданы признаваемые на международном уровне CO, будет чрезвычайно трудно внедрить механизм трансграничного использования документов с электронными подписями. GE.1 далее отметила, что может использоваться международный CO, если он будет признан в рамках международного соглашения, такого, например, как Конвенция МДП. Такой международный CO можно было бы учредить непосредственно в рамках международной системы eTIR в привязке к процедуре допуска держателя книжки МДП (см. ECE/TRANS/WP.30/2012/7, пункт 10).

4. Система eTIR спроектирована таким образом, чтобы держателю необходимо было представить предварительную информацию о грузе только один раз, что позволяет избежать ее многократного, излишнего и, возможно, даже ошибочного представления различным национальным таможенным системам. Таможня места отправления, регистрируя всю соответствующую информацию о перевозке МДП в международной системе eTIR (и передавая затем эту информацию всем таможням, расположенным вдоль маршрута), обеспечивает получение данных, требуемых для представления декларации, а также другой информации о перевозке МДП (например, информации о печатях и пломбах) во всех последующих странах, задействованных в перевозке МДП, до прибытия транспортного средства в промежуточную таможню при въезде, с тем чтобы таможенный орган мог произвести предварительную оценку рисков. Держатель по-прежнему несет ответственность за предъявление транспортного средства, груза и ссылки на гарантию в соответствии с принципами, изложенными в статье 21 Конвенции МДП, в каждой таможене.

5. При такой конфигурации, надо полагать, может оказаться достаточной проверка/аутентификация личности держателя таможней места отправления – либо посредством национальной действительной электронной подписи, либо с помощью любых других электронных средств, признанных национальным законодательством страны отправления. Дело должно обстоять именно так, поскольку та-

можня места отправления может находиться не в той стране, где зарегистрирован держатель. В то же время, как утверждается, если страна отправления введет всю информацию в безопасную международную систему eTIR, через которую эта информация будет затем передана всем другим таможням, участвующим в этой системе, то, вероятно, в повторной проверке личности держателя необходимости не возникнет, точно так же, как не должно возникать необходимости в повторном проведении проверок в соответствии с принципом взаимного признания контроля.

6. Учитывая трудности, связанные с использованием электронных подписей на международном уровне, а также стоимость и сложность создания альтернативных систем (аналогичных системам, которые используются, например, для оказания банковских услуг через Интернет), группе GE.2 предлагается рассмотреть возможность распространения по сути принципа взаимного признания на проверку личности держателя в контексте eTIR. С юридической точки зрения, это должно означать, что взаимное признание будет действительно только в случае перевозок eTIR, осуществляемых в рамках соответствующей нормативной базы, и что оно не будет создавать прецедента, распространяться на другие правовые документы или чинить помехи другим действующим национальным законам.

7. И наконец, группе GE.2 предлагается либо определить, представляет ли собой это предложение эффективное решение проблемы аутентификации личности держателя, либо найти альтернативные решения. Для удобства пользования предлагаемое положение было сформулировано следующим образом:

«Стороны настоящего [Протокола] или [Приложения] признают результаты аутентификации держателя книжки МДП, выполненной компетентными органами страны, которым направляется предварительная информация о грузе».

### **III. Механизмы направления предварительной информации о грузе**

8. В приложении VI Справочной модели eTIR указано, что держатель может использовать различные механизмы для направления предварительной информации о грузе: а) механизм, предусмотренный международной системой eTIR, б) таможенную систему страны его постоянного местопребывания (если таковая имеется) или с) варианты услуг третьей стороны, предоставляемые частным сектором (включая гарантийные цепи).

9. В Справочной модели eTIR также указано следующее:

«Что касается процедуры eTIR, то декларирование осуществляется путем сообщения ссылки на предварительную информацию о грузе, представленную таможене места отправления. Термин «предварительная информация о грузе» означает информацию, представляемую компетентным таможенным органам в предписанные сроки и *в установленной форме и установленном порядке*, о намерении держателя книжки МДП поместить груз под процедуру TIR или выполнить перевозку МДП».

10. Установленную форму и установленный порядок согласно приведенному выше определению обеспечит один из трех вышеупомянутых возможных вариантов, включенных в Справочную модель eTIR (приложение VI), которая должна стать директивным техническим документом. Приведенное выше определение было включено в качестве отдельного положения в проект протокола, и можно

предположить, что в общем и целом в него будут включены все имеющиеся варианты, а также любые другие варианты, которые могут появиться со временем и быть включены в Справочную модель eTIR.

11. Однако на своей предыдущей сессии GE.2 сочла, что эти возможные варианты следует четко предусмотреть в нормативной базе, включив их, возможно, в виде того же положения, которое регулирует вопросы аутентификации личности держателя (см. пункт 7 выше). Хотя было бы и полезно включить такое положение, можно утверждать, что способы направления предварительной информации о грузе могут быть предметом отдельной статьи/положения в рамках той же главы. Это следовало бы рекомендовать, чтобы избежать неправильного прочтения/неправильной интерпретации положений. Например:

«Направление предварительной информации о грузе

Предварительная информация о грузе направляется компетентным таможенным органам через:

- a) международную систему eTIR; или
- b) таможенную систему страны постоянного местопребывания держателя; или
- c) являющихся третьими сторонами поставщиков услуг, признанных Договаривающимися сторонами;

в соответствии со Справочной моделью eTIR».

#### **IV. Рассмотрение Группой экспертов**

12. GE.2 предлагается продолжить свои обсуждения в рамках этого пункта повестки дня с учетом дополнительной информации, представленной в настоящем документе.