



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом**

**Сто двадцать девятая сессия**

Женева, 4–7 октября 2011 года

Пункт 9 b) i) предварительной повестки дня

**Таможенная конвенция о международной перевозке**

**грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) –**

**Пересмотр Конвенции: Подготовка этапа III процесса пересмотра МДП**

### **Резюме по проекту eTIR**

#### **Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. На своей сто двадцать восьмой сессии Рабочая группа (WP.30) напомнила, что вся необходимая информация о проекте eTIR содержится в Справочной модели eTIR, представляющей собой всеобъемлющий документ, содержащий более 500 страниц. WP.30 признала, что читателю, который впервые знакомится с ним, возможно, будет непросто уловить суть и осознать основные цели eTIR. Поэтому WP.30 поручил секретариату подготовить в целях информирования краткий документ с описанием сущности и задач этого проекта.

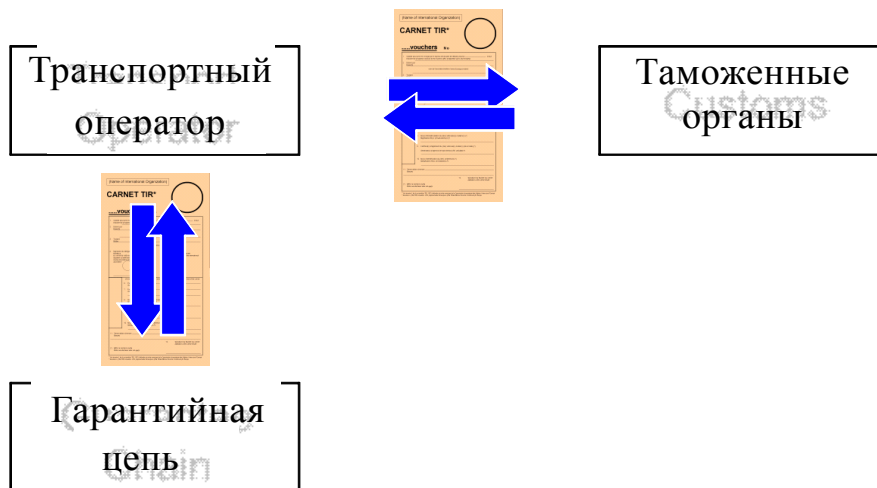
#### **II. История вопроса**

2. За многие годы Конвенция МДП доказала, что она является эффективным инструментом облегчения перевозок. Однако по мере развития технологий использование бумажной книжки МДП становится все более архаичным, в частности, когда речь заходит об ее увязке с электронными процедурами, применяемыми национальными таможенными администрациями. При каждом пересечении границ сотрудники таможен вынуждены выполнять дополнительную работу, вводя в свою национальную электронную таможенную систему до 50 элементов данных. Кроме того, нынешняя ситуация не позволяет таможенным органам эффективно применять процедуры управления рисками, основан-

ные на предварительной информации о грузе, как того требуют все более жесткие условия обеспечения безопасности.

Рис. 1

#### Использование книжки МДП



3. На рис. 1 показано, что в настоящее время книжка МДП является единственным звеном между различными участниками системы МДП. Таможенные органы из разных стран, задействованных в перевозке МДП, также используют различные части книжки МДП для обмена информацией между таможенными органами (С2С) и полагаются на то, что эту информацию будет передавать держатель, а это повышает риск мошенничества. И действительно, система бумажной книжки МДП, несмотря на ее многочисленные элементы безопасности, подвержена фальсификации и злоупотреблениям. Компьютеризация процедуры МДП и замена бумажной книжки электронными сообщениями повысит безопасность системы МДП в интересах таможенных администраций, честных транспортных операторов и гарантийной цепи.

4. В ожидании внедрения полномасштабной компьютеризированной системы МДП на международном уровне различные Договаривающиеся стороны Конвенции МДП уже начали вводить национальные требования в отношении передачи и обработки содержащихся в книжке МДП данных в рамках своей национальной компьютеризированной таможенной системы. Гарантийная цепь также постепенно вводит различные системы информационных технологий (ИТ) для рационализации процесса организации и функционирования системы гарантий.

### III. Проект eTIR

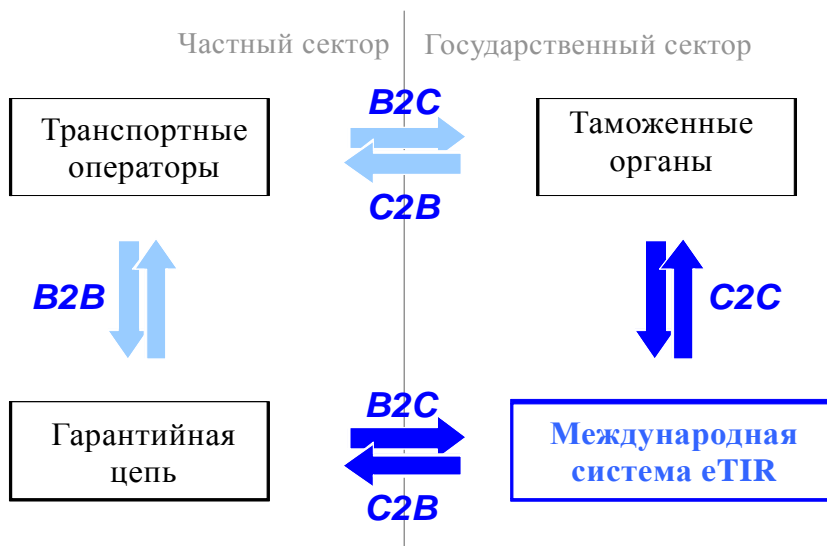
5. В 2003 году Договаривающиеся стороны Конвенции МДП начали так называемый "проект eTIR", призванный стать платформой для обмена между всеми участниками (таможенными органами, держателями<sup>1</sup> гарантийными цепями), задействованными в системе МДП, известной под названием "международная система eTIR". Международная система eTIR имеет целью обеспечить

<sup>1</sup> Держатель = юридическое или физическое лицо, которое на основании положений Конвенции МДП уполномочено пользоваться системой МДП.

безопасный обмен данными, касающимися международного транзита грузов, транспортных средств или контейнеров, между национальными таможенными системами в соответствии с положениями Конвенции МДП и дать возможность таможенным органам управлять данными о гарантиях, выданных гарантийными цепями держателям, уполномоченным пользоваться системой МДП. Международная система eTIR будет выполнять некоторые из функций, которые в настоящее время присущи книжке МДП.

Рис. 2

### Информационный поток между участниками системы eTIR<sup>2</sup>



6. На рис. 2 графически отображен обмен информацией между участниками в рамках системы eTIR. На нем показано, что только часть информационного потока, требуемого для функционирования процедуры МДП, будет проходить через международную систему eTIR. Из этого рисунка также следует, что международная система eTIR не распространяется на представление деклараций МДП держателями. По просьбе Договаривающихся сторон и отрасли техническая реализация электронных систем декларирования будет возложена на частный сектор или будет проводиться на национальном уровне. Однако проект eTIR определит содержание и формат национальных сообщений для декларирования. На рисунке также показано, что международная система eTIR позволит осуществлять обмен информацией между таможенными органами различных стран (обмен информацией C2C).

7. Для создания системы eTIR потребуются параллельные усилия от Договаривающихся сторон и гарантийных цепей, направленные на разработку, обновление и обеспечение взаимосвязанности национальных и частных ИТ-систем.

<sup>2</sup> Взаимодействие бизнес-бизнес (B2B); между бизнесом и таможенными органами (B2C); между таможенными органами и бизнесом (C2B); между таможенными органами (C2C).

## IV. Пример перевозки eTIR

8. В системе eTIR вначале держатель запрашивает гарантию от гарантийной цепи для выполнения соответствующей перевозки МДП. Если запрос удовлетворяется, гарантийная цепь выдает держателю номер гарантии. Затем гарантийная цепь регистрирует выданную гарантию в международной системе eTIR. В качестве следующего шага держатель направляет стандартное сообщение с предварительной информацией о грузе (т.е. всю информацию, содержащуюся в декларации) таможенным органам места отправления, используя для этого национальный механизм декларирования, что позволяет им выполнить все требуемые процедуры оценки рисков. Затем держатель предъявляет транспортное средство, груз и номер гарантии в таможене места отправления в целях подачи декларации на основе сообщения с предварительной информацией о грузе, которая уже имеется в национальной таможенной системе. Сотрудник таможни осматривает транспортное средство и груз с учетом результатов оценки рисков и проверяет статус гарантии в международной системе eTIR. Если проверка дает положительные результаты, таможенный орган принимает декларацию и направляет соответствующие данные о перевозке МДП (данные из декларации, результаты проверки, номера печатей и пломб и т.д.) в международную систему eTIR. Международная система eTIR предоставляет всем таможенным администрациям, участвующим в перевозке МДП (в соответствии с маршрутом, задекларированным держателем), информацию о перевозке МДП, которая таким образом служит предварительной информацией о грузе для последующих таможенных органов. Гарантийная цепь будет уведомлена о любых изменениях в статусе перевозки МДП, охватываемой ее гарантией, и в любой момент может навести справки в международной системе eTIR для получения самой последней информации о гарантиях, которые она выдала.

9. По прибытии в последующую таможню въезда эта процедура повторяется на основе предварительной информации о грузе, переданной через международную систему eTIR, и задействованные таможенные органы проводят оценку риска. В случае перевозки МДП, предполагающей несколько мест погрузки и разгрузки, предусмотрены конкретные шаги.

10. Каждый раз, когда транспортное средство, осуществляющее перевозку МДП, достигает таможни въезда или места назначения, таможенные органы информируют международную систему eTIR о прекращении соответствующей операции МДП<sup>3</sup>. Такая же процедура применяется для уведомления о завершении каждой операции МДП<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Информация о прекращении передается в гарантийную цепь, которая получает дополнительные данные помимо тех, которые требуются в приложении 10 к Конвенции МДП. В настоящее время система SafeTIR, разработанная Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) для сбора данных, упомянутых в приложении 10, получает только данные о прекращении тех операций МДП, в которых производилась частичная или окончательная разгрузка. Как следствие этого, информация о прекращении других операций МДП в настоящее время в эту систему не передается.

<sup>4</sup> В настоящее время в Конвенции МДП не содержится положений, позволяющих гарантийной цепи получать информацию о завершении операций МДП. Принимая во внимание, что именно по завершении операции МДП гарантийная цепь освобождается от обязательств перед таможенными органами (а не при прекращении), этот новый элемент системы eTIR безусловно будет содействовать повышению эффективности управления системой гарантий.

## V. Выгоды и трудности

11. Внедрение системы eTIR выгодно всем сторонам, участвующим в системе МДП. Во-первых, она предоставляет дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снижая таким образом риск мошенничества. Во-вторых, более тесное международное сотрудничество позволит всем заинтересованным сторонам значительно уменьшить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепями поставок. Наконец, предоставление предварительной информации о грузе и обмен информацией в реальном масштабе времени будут содействовать ускорению процедуры МДП.

12. Однако, прежде чем создавать систему eTIR, необходимо будет предпринять ряд шагов, таких как, в частности:

- завершение подготовки Справочной модели eTIR, в которой должны быть определены требования, концепции и предполагаемые технические решения;
- принятие поправок для введения eTIR в правовой текст Конвенции МДП;
- создание и финансирование международной системы eTIR.

## VI. Дополнительная информация

13. Полное описание проекта eTIR содержится в Справочной модели eTIR. Последняя версия (версия 3.0a) имеется на вебсайте Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН)<sup>5</sup>. Работа над Справочной моделью eTIR продолжается, причем она обновляется по завершении каждого очередного этапа реализации проекта.

14. В настоящее время проект eTIR находится на этапе проектирования. На этой стадии проекта будут разработаны сообщения на основе Правил Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в сфере управления, торговли и транспорта (ЭДИФАКТ ООН) и расширяемого языка разметки (XML), а также будут спроектированы архитектура информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и соответствующие запасные технические сценарии.

---

<sup>5</sup> <http://live.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/wp30/documents/ECE-TRANS-WP30-2011-4e.pdf>.