



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по таможенным вопросам,
связанным с транспортом****141-я сессия**

Женева, 6–9 октября 2015 года

Пункт 4 b) предварительной повестки дня

**Международная конвенция о согласовании условий
проведения контроля грузов на границах (1982 год):****Предложения по новому приложению 10,
касающемуся морских портов****Предложение по новому приложению 10, касающемуся
морских портов****Записка секретариата****I. История вопроса и мандат**

1. Административный комитет Конвенции о согласовании (АС.3) на своей десятой сессии в октябре 2014 года рекомендовал приступить к организации консультаций с заинтересованными сторонами по вопросу о разработке нового приложения 10 к Конвенции о согласовании, касающегося процедур пересечения границ в морских портах (см. ECE/TRANS/WP.30/AC.3/20, пункт 14).

2. После неофициальных консультаций, проведенных в 2014–2015 годах, выяснилось, что ряд бизнес-ассоциаций и национальных экспертов приветствуют разработку нового приложения к Конвенции о согласовании, которое способствовало бы улучшению сотрудничества между органами пограничного контроля и частными операторами в морских портах. На своей предыдущей сессии Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), поручила секретариату подготовить первый проект возможного нового приложения 10, который мог бы служить основой для дальнейших обсуждений (см. ECE/TRANS/WP.30/280, пункт 42).

3. В соответствии с этим поручением секретариат подготовил первый предварительный проект нового приложения 10, содержащийся в приложении к настоящему документу, в целях рассмотрения и комментирования делегациями, организациями и представителями отрасли.



II. Существующая международно-правовая основа, имеющая отношение к портовым процедурам

4. В настоящее время не существует единого международного всеобъемлющего правового документа, посвященного исключительно таможенным процедурам в морских портах. Однако имеется ряд международных конвенций и других правовых документов, которые либо охватывают вопросы, касающиеся морских портов, либо относятся к отдельным аспектам портовых процедур. При подготовке возможного нового приложения 10 к Конвенции о согласовании такие документы следует принять во внимание. Во-первых, новое приложение необходимо будет согласовать с существующими обязательствами государств порта и флага или, по крайней мере, оно не должно противоречить им. Во-вторых, Договаривающиеся стороны при желании могут обратить внимание на дополнительные элементы, которые могли бы быть рассмотрены в новом приложении. Для информации секретариат подготовил для Рабочей группы неисчерпывающий перечень ключевых международно-правовых документов, а также краткое описание их содержания.

A. Пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур

5. В Конвенции рассматриваются ключевые руководящие принципы, которые применяются ко всем таможенным процедурам, включая процедуры, выполняемые в портах. Основные элементы Конвенции:

- прозрачность и предсказуемость таможенной деятельности;
- стандартизация и упрощение процедуры декларирования товаров и сопроводительной документации;
- упрощенные процедуры для уполномоченных субъектов;
- максимальное использование информационной технологии;
- минимизация необходимого таможенного контроля для обеспечения выполнения регламентов и правил;
- использование системы управления рисками и осуществление контроля на основании аудита;
- проведение совместных мероприятий с другими службами пограничного контроля.

B. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (ФАЛ)

6. Основные цели этой Конвенции заключаются в предотвращении ненужных задержек судов, содействии сотрудничеству между правительствами и обеспечении наиболее полного единообразия формальностей и других процедур. В частности, Конвенция снижает количество деклараций, которые могут требовать государственные власти.

7. В приложении к Конвенции содержатся «стандарты» и «рекомендуемые практики» для формальностей, требований в отношении документов и процедур, которые следует применять при приходе, стоянке и отходе судов, а также в отношении экипажа, пассажиров, багажа и груза. Конвенция определяет стандарты как согласованные на международном уровне меры, применение которых являет-

ся «необходимым и практически возможным в целях облегчения международного морского судоходства», а рекомендуемые практики – как меры, применение которых является «желательным».

8. Конвенцией предусматривается, что любая Договаривающаяся сторона, которая сочтет практически невозможным соблюдение любого международного стандарта или считает необходимым принять отличающиеся от него правила, должна проинформировать Генерального секретаря ИМО¹ о «расхождениях» между своей практикой и таким стандартом. Аналогичная процедура применяется к новым или измененным стандартам.

9. В случае рекомендуемой практики Договаривающиеся стороны настоятельно призываются привести свои законы в соответствие с нею, но должны известить об этом Генерального секретаря, как только они приведут свои формальности, требования в отношении документов и процедур в полное соответствие.

10. Эта гибкая концепция стандартов и рекомендуемой практики, наряду с другими положениями, позволяет постоянно совершенствовать формулировки и принимать единообразные меры для облегчения международного морского судоходства.

С. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)

11. Кодекс представляет собой поправку к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море ИМО (СОЛАС) (1974/1988), касающуюся минимальных мер безопасности для судов, портов и государственных учреждений. Вступив в силу в 2004 году, он предписывает обязательные требования для правительств, судовых компаний, судового персонала и персонала портов/портовых средств в отношении «выявления угрозы, затрагивающей охрану, и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с охраной судов или портовых средств, используемых в международных перевозках». Будучи ориентированным на вопросы безопасности, Кодекс играет определенную роль и в применении нынешних процедур в портах, включая таможенные процедуры.

12. Кодекс не предписывает конкретных мер, которые каждый порт и судно должны принимать для обеспечения защиты портовых средств от террористических актов в силу разнообразия их типов и размеров. Однако в нем предусмотрено создание «унифицированной и взаимосвязанной структуры для оценки рисков, позволяющей правительствам соизмерять изменения степени угрозы с изменениями уровня уязвимости судов и портовых сооружений».

Д. Пересмотренная Арушская декларация

13. Арушская декларация была принята в 1993 году в Аруше, Танзания, и пересмотрена в 2003 году. Пересмотренная Арушская декларация является основным инструментом и важнейшим элементом эффективного глобального подхода, направленного на предотвращение коррупции и повышение профессиональной добросовестности в таможенной сфере. Часть ее содержания применяется к портовым процедурам, в отношении которых рекомендовано следующее:

«Таможенное законодательство, правила, административные руководства и процедуры следует в максимально возможной степени гармонизировать и упростить, с тем чтобы прохождение таможенных формальностей не было

¹ Международная морская организация.

излишне обременительным. Данный процесс предполагает принятие согласованных на международном уровне конвенций, а также других документов и общепризнанных стандартов. Таможенную практику следует пересмотреть и доработать в целях устранения бюрократических препятствий и уменьшения ненужного дублирования. Ставки таможенных пошлин следует по возможности снизить, а исключения из стандартных правил свести к минимуму. Системы и процедуры должны соответствовать пересмотренной Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур».

Е. Рамочные стандарты безопасности ВТамО²

14. Эти стандарты предназначены для обеспечения сбора доходов и содействия упрощению процедур торговли во всем мире. В 2007 году в них был добавлен важный раздел об условиях и требованиях для таможенных и уполномоченных экономических операторов (УЭО). Сегодня большинство крупных портов функционирует на основе положений об УЭО.

Ф. Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли

15. Соглашение об упрощении процедур торговли было заключено на Балийской конференции на уровне министров в рамках более широкого «Балийского пакета». В нем предусмотрены положения, касающиеся ускорения передвижения, высвобождения и таможенной очистки товаров, включая транзитные грузы, а также меры по эффективному сотрудничеству между таможенными и другими соответствующими органами по вопросам упрощения процедур торговли и контроля за соблюдением таможенных правил. Кроме того, в нем содержатся положения о техническом содействии и наращивании потенциала в этой области. Соглашение об упрощении процедур торговли ВТО³ охватывает также таможенные процедуры в портах, относящиеся к его сфере применения.

Г. Инициативы в области политики

16. Европейская комиссия приняла ряд мер, направленных на упрощение процедур в портах, в частности, путем предупреждения ненужного таможенного контроля в отношении передвижения товаров на внутреннем рынке.

17. В основе политики ЕС лежит стремление повысить конкурентоспособность сектора морских перевозок посредством создания условий для свободного судоходства на внутреннем рынке ЕС с минимальными бюрократическими издержками, включая меры по упрощению и согласованию для морских перевозок из портов третьих стран.

18. В рамках своего плана действий Комиссия приняла регламент (ЕУ) № 177/2010, предусматривающий введение упорядоченных процедур для так называемого «регулярного судоходного сообщения» (РСС), обеспечиваемого уполномоченными компаниями. Еще одним элементом этого плана действий является инициатива «e-Maritime» (электронные услуги на морском транспорте), которая призвана стимулировать использование передовых информационных технологий в секторе морских перевозок посредством содействия обеспечению эксплуатационной совместимости и облегчения электронной коммуникации

² Всемирная таможенная организация.

³ Всемирная торговая организация.

между различными субъектами, участвующими в морских перевозках. Первым шагом на пути к реализации инициативы «e-Maritime» является директива 2010/65/EU, в соответствии с которой формальности, связанные с передачей судовых сообщений и их обменом, выполняются в электронном виде с помощью системы национальных «единых окон» (НЕО).

III. Рассмотрение Рабочей группой

19. При подготовке нового приложения 10 Рабочей группе предлагается учесть существующие международные нормативные положения во избежание возможности возникновения несовместимых обязательств. Затем делегации могли бы обсудить подготовленный секретариатом предварительный проект, который содержится в приложении, и проконсультироваться с соответствующими ведомствами своих стран относительно направления будущей работы по этому вопросу.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года («Конвенция о согласовании»)

Проект приложения 10

Облегчение процедур пересечения границ в ходе международных морских перевозок грузов

Статья 1

Принципы

1. Настоящее приложение, дополняющее положения Конвенции, имеет целью определение мер, которые следует реализовать для облегчения и ускорения пересечения границ в ходе международных морских перевозок грузов.
2. Договаривающиеся стороны обязуются сотрудничать в целях упрощения и обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур в связи с контролем грузов, перевозимых морским транспортом.
3. Настоящее приложение применяется без ущерба для применимых международных стандартов и соглашений.

Статья 2

Упрощение процедур выдачи виз для экипажей морских судов

1. Договаривающиеся стороны стремятся облегчать процедуры выдачи виз для экипажей морских судов, участвующих в международных дальних и каботажных перевозках грузов, в соответствии с национальным и, где это применимо, международным законодательством.
2. Договаривающиеся стороны соглашаются регулярно обмениваться информацией об оптимальной практике в области упрощения процедур выдачи виз для экипажей морских судов.

Статья 4

Международные морские транспортные операции

1. В целях облегчения международной перевозки грузов Договаривающиеся стороны на согласованной и скоординированной основе регулярно информируют все стороны, участвующие в международных транспортных операциях, о требованиях контроля в отношении международных морских портов, а также о фактическом положении в портах.
2. Договаривающиеся стороны стремятся по возможности осуществлять все необходимые процедуры контроля в местах отправления и назначения грузов, перевозимых морским транспортом, с тем чтобы снизить перегруженность морских портов.
3. С учетом, в частности, статьи 7 настоящей Конвенции приоритет отдается срочным грузам, например живым животным и скоропортящимся грузам. В частности, компетентные службы и органы в пунктах пересечения границ в морских портах в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами:

i) принимают необходимые меры для сведения к минимуму времени ожидания судов, перевозящих скоропортящиеся пищевые продукты, и судов, перевозящих живых животных, с момента их прибытия в порт до проведения соответствующего пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, карантинного, фитосанитарного и ветеринарного контроля;

ii) обеспечивают, чтобы требуемый контроль, упомянутый в подпункте i), осуществлялся как можно оперативнее;

iii) разрешают, насколько это возможно, не отключать во время выгрузки грузов необходимые холодильные установки контейнеров, в которых перевозятся скоропортящиеся пищевые продукты, если это не противоречит требуемой процедуре контроля или выгрузки;

iv) сотрудничают, в частности посредством обмена предварительной информацией, с соответствующими компетентными службами других Договаривающихся сторон в целях ускорения процедур в отношении скоропортящихся пищевых продуктов и живых животных в тех случаях, когда такие грузы подлежат санитарному или ветеринарному контролю.

Статья 5

Условия в морских портах

1. Для упорядочения и ускоренного выполнения требуемых формальностей в морских портах Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся по возможности обеспечить в портах наличие:

i) зданий (помещений), сооружений и технических средств, позволяющих производить в них ежедневный круглосуточный контроль, если это оправдано и соответствует объемам грузовых перевозок;

ii) технических средств, позволяющих производить фитосанитарный, ветеринарный и другой контроль;

iii) надлежащей провозной и пропускной способности портов и инфраструктуры для сообщения с внутренними районами в зависимости от объемов перевозок;

iv) зон контроля и складской инфраструктуры для временного хранения грузов, находящихся под таможенным и другими видами контроля, включая хранение скоропортящихся пищевых продуктов;

vi) достаточного и квалифицированного персонала для предоставления всех услуг, включая услуги таможенных, пограничных и других ведомств;

vii) информационно-технологических и коммуникационных систем, позволяющих обмениваться предварительной электронной информацией, касающейся судна и его груза, для таможенных целей, а также целей безопасности.

Статья 6

Контроль

Договаривающиеся стороны:

i) стремятся ускорить прохождение требуемых формальностей, связанных с контролем, по возможности путем создания механизмов для взаимного

признания некоторых видов контроля судов, контейнеров и грузов, если их цели совпадают;

ii) по возможности оказывают содействие и создают условия для применения упрощенных процедур контроля на основе оценки рисков;

iv) без ущерба для применимых положений Конвенции проводят контроль транзитных грузов только в тех случаях, когда это оправдано сложившимися обстоятельствами или рисками.

Статья 7

Нормативы времени

Договаривающиеся стороны в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными участниками стремятся определить нормативы времени на выполнение технологических операций, связанных с приемом судов в портах, включая все виды контроля, и сократить эти нормативы путем совершенствования используемых технологий и технических средств. Договаривающиеся стороны отслеживают достигнутые ими результаты в сокращении нормативов.

Статья 8

Документация

1. Договаривающиеся стороны обеспечивают надлежащее оформление перевозочных и сопроводительных документов в соответствии с законодательством стран-импортеров и транзитных государств. Договаривающиеся стороны по мере необходимости стремятся уменьшить количество документов, требуемых для ввоза, вывоза и транзита грузов, поступающих в порт или покидающих его морем либо по внутренним маршрутам.

2. В отношениях друг с другом Договаривающиеся стороны стремятся сократить бумажные документы и упростить порядок оформления документов посредством использования систем электронного обмена информацией. Договаривающиеся стороны стремятся использовать системы электронного обмена информацией в качестве единого пункта приема и обработки информации, а также, насколько это возможно, для оплаты портовых, таможенных и других сборов.

3. Договаривающиеся стороны стремятся представить в таможенные органы предварительную информацию о грузах, прибывающих в порты.

4. Договаривающиеся стороны стремятся использовать единообразные или гармонизированные транспортные и нормативные документы, в частности при мультимодальных перевозках.

Статья 9

Механизм представления информации

В отношении статей 1 и 6 настоящего приложения Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) один раз в два года проводит среди Договаривающихся сторон обзор хода осуществления настоящего приложения.