

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 5 h) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы, связанные с разными видами транспорта и тематическими направлениями:**Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, Конвенция МДП, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)****Активизация работы по облегчению пересечения границ (Конвенция о согласовании, проект eTIR и другие меры по облегчению таможенного транзита)****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится краткая информация о деятельности Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), и секретариата, направленной на активизацию усилий по облегчению пересечения границ и осуществлению соответствующих правовых документов, относящихся к ведению WP.30 (Конвенции о согласовании, Конвенции МДП и т.д.). Она включает в себя компьютеризацию системы МДП в рамках проекта eTIR.

Документ представляется Комитету для информации и утверждения перечисленных выше видов деятельности. Комитету также предлагается оказать поддержку дальнейшему осуществлению проекта eTIR и с этой целью продлить мандат Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) на 2015 год, а также утвердить учреждение Официальной группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП в соответствии с распоряжением WP.30.



I. История вопроса и мандат

1. На своей предыдущей сессии Комитет принял к сведению и поддержал деятельность Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), в целях, в частности, укрепления Конвенции о согласовании 1982 года и Конвенции МДП 1975 года (ECE/TRANS/240, пункт 66). Комитет, среди прочего, также настоятельно призвал все Договаривающиеся стороны активизировать усилия по завершению и запуску проекта eTIR, принимая во внимание тот факт, что его реализация позволит не только повысить эффективность функционирования Конвенции МДП на практике, но и обеспечит большую прозрачность и ответственность (ECE/TRANS/240, пункт 69). С этой целью Комитет поддержал усилия по продолжению проекта и продлил мандат Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) до конца 2014 года.

2. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/240, пункт 100; и ECE/TRANS/2014/23, направление деятельности 02.7: Таможенные вопросы, связанные с транспортом). В нем сообщается о прогрессе, достигнутом в 2014 году Договаривающимися сторонами, WP.30 и секретариатом в области облегчения процедур пересечения границ, включая, в частности:

- изменения в контексте Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенция о согласовании), а также инициативы по мониторингу и укреплению потенциала в целях содействия надлежащему применению этой Конвенции на национальном уровне;
- деятельность и изменения в контексте Конвенции МДП и функционирования системы МДП;
- вступление в силу поправок к приложению 1, приложению 6, а также пункту 3 vi) части I приложения 9 к Конвенции МДП 1975 года;
- прогресс, достигнутый в работе над техническими аспектами проекта eTIR, прогресс в осуществлении экспериментального проекта eTIR между Италией и Турцией; усилия по разработке соответствующих документов, содержащих правовые рамки для практического применения компьютеризированной процедуры МДП и запуск экспериментального проекта ЕЭК ООН – МСАТ между Ираном и Турцией;
- финансируемый по линии СРООН проект "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции".

II. Конвенция о согласовании

3. Административный комитет Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании) 1982 года провел свою десятую сессию 9 октября 2014 года в Женеве в соответствии со статьей 4 приложения 7 к Конвенции.

A. Деятельность по содействию выполнению положений приложения 9, касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом

4. 30 ноября 2011 года вступило в силу новое приложение 9 к Конвенции о согласовании, касающееся пересечения границ железнодорожным транспортом, в котором были представлены ключевые принципы облегчения процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок. Начиная с этого момента Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) в сотрудничестве с WP.30 взяла на себя задачу по разработке возможных механизмов мониторинга его осуществления на национальном уровне. Комитет, возможно, пожелает напомнить, что в 2013 году секретариат подготовил вопросник (ECE/TRANS/SC.2/2013/6) по способам мониторинга осуществления положений нового приложения 9. Вопросник был распространен среди всех Договаривающихся сторон, и на основе двадцати двух полученных ответов секретариат провел анализ предварительных результатов, представленный SC.2 на ее шестьдесят восьмой сессии 24–26 ноября 2014 года.

B. Двухгодичное обследование осуществления положений приложения 8, касающегося пересечения границ в ходе автомобильных перевозок

5. Комитету следует напомнить о том, что в соответствии со статьей 7 приложения 8 к Конвенции о согласовании секретариату поручено один раз в два года проводить обследование осуществления положений приложения 8, касающегося пересечения границ в ходе автомобильных перевозок, на национальном уровне. В ноябре 2014 года секретариат приступил к проведению обследования в онлайн-режиме, на вопросы которого Договаривающимся сторонам предлагается ответить не позднее 16 января 2015 года.

C. Международный весовой сертификат транспортного средства

6. Комитету следует принять к сведению, что 30 сентября 2014 года в Республике Молдова был выдан первый Международный весовой сертификат транспортного средства (МВСТС) в соответствии со статьей 5 приложения 8 к Конвенции о согласовании. Первыми странами, принявшими МВСТС, были Грузия и Украина. Это важный шаг вперед на пути осуществления положений приложения 8, который облегчит обработку грузовых автомобилей при пересечении границ. В сентябре 2014 года секретариат Организации черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) приступил к реализации экспериментального проекта по использованию МВСТС. Ожидается, что предварительная информация о дальнейшем внедрении МВСТС будет представлена ОЧЭС на сессии WP.30 в феврале 2015 года. Комитет, возможно, пожелает поддержать эту передовую практику регулирования и предложить другим государствам – членам ЕЭК ООН использовать и принимать МВСТС.

D. Критерии оценки и показатели эффективности в Конвенции о согласовании

7. Комитету следует напомнить о том, что на основе вышедшего в 2012 году совместного Справочника ЕЭК ООН и ОБСЕ по оптимальной практике при пе-

ресечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли, Договаривающиеся стороны Конвенции о согласовании рассмотрели ряд возможностей включения в нее систематических критериев оценки и показателей эффективности в качестве средств мониторинга осуществления ее положений. В этой связи Административный комитет Конвенции о согласовании на своей десятой сессии, состоявшейся в 2014 году, постановил поручить секретариату организовать в 2015 году рабочее совещание по передовой практике и показателям эффективности национальных пограничных органов.

III. Международная конвенция об облегчении условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы от 10 января 1952 года

8. На совещаниях WP.30 и Комитета по внутреннему транспорту, состоявшихся в 2013 году, несколько делегаций выразили мнение о том, что они находят Конвенцию 1952 года устаревшей и поэтому не желают присоединяться к ней, и высказались за разработку нового международного соглашения, которое они считают необходимым для облегчения пересечения национальных границ железнодорожным транспортом. В этой связи 8–9 сентября 2014 года неофициальная группа экспертов по разработке подобной конвенции впервые встретилась с представителями двенадцати стран в Варшаве. Это совещание было организовано по инициативе Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и под эгидой ЕЭК ООН. Его основные итоги наряду с проектом структуры новой конвенции были представлены WP.30 в октябре 2014 года (см. неофициальный документ № 12 WP.30 (2014 год)) и включали в себя следующие ключевые принципы:

- новая конвенция должна представлять собой сочетание согласованных мнений и подходов к сотрудничеству в области облегчения процедур пересечения границы при железнодорожной перевозке пассажиров и багажа;
- новая конвенция никоим образом не должна затрагивать обязательства своих Договаривающихся сторон в соответствии с другими международными соглашениями;
- новая конвенция должна обеспечивать быструю и эффективную международную железнодорожную перевозку пассажиров и багажа в соответствии с потребностями отрасли и новыми технологиями, при соблюдении принципов эффективного контроля и проверки и при этом не поступаться удобством и качеством услуг, предоставляемых пассажирам.

9. ОСЖД при поддержке ЕЭК ООН запланировала на 2015 год еще две сессии неофициальной группы. Комитет, возможно, пожелает предложить заинтересованным государственным органам и частным операторам внести вклад в ее работу.

IV. Таможенные конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год) и коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год)

10. Комитету следует принять к сведению, что 30 июня 2014 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в качестве депозитария, издал уведомление депозитария С.Н.315.2014.TREATIES-XI.A.8, в котором сообщается о предложении по поправке к Таможенной конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (1954 год), препровожденном правительством Объединенных Арабских Эмиратов. Поправка дает возможность выдавать таможенную талонную книжку на любых двух официальных языках Организации Объединенных Наций при условии, что одним из них будет английский или французский. На момент подготовки настоящего доклада предусматривалось, что эта поправка вступит в силу 30 марта 2015 года, если в соответствии с пунктом 3 статьи 42 вышеупомянутой Конвенции Договаривающиеся стороны не заявят никаких возражений против предложенной поправки до 30 декабря 2014 года.

V. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС от 9 февраля 2006 года

11. Во исполнение принятого Комитетом на его последней сессии решения просить свои вспомогательные органы проанализировать актуальность старых конвенций, которые до сих пор не вступили в силу, Комитету следует принять к сведению, что Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, подписанная 9 февраля 2006 года в Женеве, пока не вступила в силу. На настоящий момент Конвенцию подписало одно государство, тогда как в статье 22 для ее вступления в силу требуется ратификация пятью (5) государствами.

12. Комитет, возможно, пожелает напомнить, что данная Конвенция касается транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом и, в частности, использования/принятия накладной СМГС в качестве таможенного транзитного документа.

VI. Конвенция МДП

13. В 2014 году Административный комитет МДП утвердил новый пакет поправок к приложению 1, приложению 6, а также пункту 3 vi) части I приложения 9 к Конвенции МДП 1975 года. В число этих поправок входило включение пояснительных записок о необходимой профессиональной квалификации членов Исполнительного совета МДП, а также о процедуре дополнительных выборов, применяемой в том случае, если один из членов уходит в отставку или не может выполнять свои обязанности. Указанные поправки особенно важны в свете тех проблем, с которыми столкнулся Исполнительный совет МДП (ИСМДП) в 2014 году в результате ухода в отставку трех своих членов. После

издания уведомления депозитария CN.426.2014.TREATIES-XI.A.16 от 24 июня 2014 года, касающегося представления этих предложений по поправкам, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций издал уведомление депозитария CN.661.2014.TREATIES-XI.A.16 от 7 октября 2014 года, в котором сообщается, что Договаривающиеся стороны Конвенции МДП не выдвинули никаких возражений. Таким образом, предложенные поправки вступили в силу 1 января 2015 года.

14. Вступление в силу в 2013 году новой части III приложения 9 привело к дальнейшим обсуждениям возможного включения в требования к аудиторской проверке для уполномоченной международной организации трех дополнительных пунктов, с тем чтобы повысить финансовую прозрачность системы. Консультации продолжаются, однако предполагается их завершить в 2015 году.

15. В 2014 году WP.30 завершила рассмотрение предложений по поправкам, касающимся включения в Конвенцию МДП положений о новой конструкции транспортного средства и контейнера со скользящими полами и раздвижной крышей, и передала их Административному комитету Конвенции МДП, который утвердит предложение в феврале 2015 года.

16. Наконец, Административный комитет Конвенции МДП призвал к проведению чрезвычайной сессии, которая состоялась 12 июня 2014 года с участием высокопоставленных сотрудников таможенных органов. Сессия была посвящена трудностям, с которыми сталкивается система МДП с июля 2013 года из-за решения Федеральной таможенной службы Российской Федерации (ФТС) ввести ограничения на использование процедуры МДП на ее территории. Дополнительная информация о ходе осуществления Конвенции МДП на территории Российской Федерации содержится в разделе VII настоящего документа.

A. Международный банк данных МДП и электронные инструменты секретариата МДП

17. В настоящее время Сербия и Хорватия передают данные о своих держателях книжек МДП в Международный банк данных МДП (МБДМДП) с помощью вебсайта МБДМДП онлайн+, в результате чего общее число Договаривающихся сторон Конвенции МДП, использующих данное приложение, достигло двадцати девяти. Вебсайт МБДМДП онлайн+ представляется эффективным инструментом, способствующим передаче электронных данных ИСМДП и секретариату МДП, а также распространению данных, содержащихся в МБДМДП, среди более чем 1 500 зарегистрированных пользователей. Необходимо также отметить, что таможенные органы, являющиеся пользователями вебсайта МБДМДП онлайн+, также имеют доступ к вебсайту Реестра устройств наложения таможенных пломб и печатей ЕЭК ООН.

18. Комитет, возможно, также пожелает напомнить, что 2 декабря 2013 года в Финляндии состоялся успешный ввод в эксплуатацию веб-сервиса Международного банка данных МДП (ВСМБДМДП). Комитету следует принять к сведению, что с момента своего ввода в эксплуатацию ВСМБДМДП получил более 33 000 автоматических запросов от Новой компьютеризированной транзитной системы (НКТС/МДП) в Финляндии.

19. В 2014 году секретариату было поручено начать работу по созданию новой базы данных об уполномоченных таможенных МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, пункт 21), а также базы данных о свидетельствах о допуске для транспортных средств и контейнеров (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, пункт 14).

Наконец, во исполнение просьбы Договаривающихся сторон секретариат обязался обеспечить онлайн-публикацию данных о ценах на книжки МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, пункт 16).

В. Национальные и региональные рабочие совещания и семинары МДП

20. В 2014 году секретариат МДП внес значительный вклад в реализацию программы Колледжа для руководящего состава пограничной службы (Душанбе), созданного ОБСЕ, и в проведение рабочих совещаний, организованных под эгидой Евросредиземноморского проекта в Алжире, Марокко и Тунисе. Секретариат также участвовал в состоявшихся в Брюсселе и Женеве Евросредиземноморских семинарах МДП, на которых одной из тем обсуждения был вопрос о Конвенции МДП.

21. Секретариат организовал также национальный семинар МДП для сотрудников таможенных органов (5 сентября 2014 года, Ашхабад, Туркменистан) в рамках Международной конференции высокого уровня, посвященной роли транспортно-транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества, стабильности и устойчивого развития. Семинар был построен как курс учебной подготовки для сотрудников таможенных органов и завершился выдачей дипломов-сертификатов.

22. Наконец, в ходе второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (3–5 ноября 2014 года, Вена), секретариат организовал параллельное мероприятие, посвященное облегчению пересечения границ. Это параллельное мероприятие было направлено на поощрение актуальности и практического использования правовых документов ЕЭК ООН, касающихся облегчения пересечения границ, в частности Конвенции МДП и Таможенной конвенции о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, упоминаемых как "конвенции о книжках". Целевая аудитория состояла в основном из должностных лиц министерств иностранных дел и других министерств (например, транспорта, торговли, финансов и развития) и ведомств, занимающихся подобными вопросами, хотя на нем также присутствовали таможенные эксперты. Мероприятие было организовано совместно с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ), Международным туристическим альянсом и Международной автомобильной федерацией.

VII. Последние изменения в деле осуществления Конвенции МДП

23. 5 июля 2013 года ФТС опубликовала на своем веб-сайте объявление о том, что начиная с 14 августа 2013 года перевозчики, транспортирующие товары по территории Российской Федерации с использованием книжки МДП, будут обязаны предоставлять дополнительную гарантию в соответствии с положениями Таможенного кодекса Таможенного союза ЕврАзЭС. 8 августа 2013 года было объявлено о том, что введение этой меры отложено до 14 сентября 2013 года. По информации, представленной ФТС, одной из причин требования дополнительных гарантий в связи с операциями МДП на российской территории является наличие таможенной задолженности, связанной с МДП.

24. После вступления в силу 14 сентября 2013 года требования о предоставлении дополнительной гарантии его применение ограничивалось регионами, подведомственными Сибирскому и Дальневосточному таможенным управлениям. 24 сентября 2013 года зона действия этой меры была впервые расширена и распространена на Уральский регион.
25. Несмотря на решение Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 14 октября 2013 года (дело № ВАС-11682/2013), в котором решение ФТС от 4 июля 2013 года было признано недействительным, ФТС продолжила расширение зоны применения этой меры.
26. С течением времени были затронуты также другие области, и к 3 декабря 2013 года эта мера применялась в регионах, подведомственных Северо-Кавказскому, Центральному, Южному, Дальневосточному, Уральскому и Приволжскому таможенным управлениям, в Псковской, Себежской, Кингисеппской и Калининградской таможнях Северо-Западного таможенного управления, а также в Домодедовской, Шереметьевской и Внуковской таможнях.
27. 24 февраля 2014 года Высший Арбитражный Суд Российской Федерации вновь вынес решение, по которому решения ФТС о введении ограничений МДП признавались недействительными (дело № ВАС-17458/2013).
28. По состоянию на 21 апреля 2014 года зона применения этих мер была распространена на таможню на финско-российской границе в Торфяновке Выборгской таможни.
29. 26 мая 2014 года Высший Арбитражный Суд Российской Федерации вынес решение, подтверждающее, что решения ФТС о введении ограничений МДП являются недействительными (дело № ВАС-4111/2014). В частности, Суд в своем решении подчеркнул, что меры ФТС противоречат положениям Таможенного союза и Таможенного кодекса Российской Федерации.
30. 30 июня 2014 года первый заместитель Председателя правительства Российской Федерации И. Шувалов в ожидании завершения отбора гарантийного объединения путем конкурсной процедуры постановил продлить соглашение между ФТС и Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) до 30 ноября 2014 года.
31. 15 октября 2014 года заместитель Председателя Государственной фискальной службы Украины Анатолий Макаренко уведомил ИСМДП о том, что таможни в Украине получили указания компетентных национальных органов (Государственная фискальная служба) начиная со 2 октября 2014 года (12 ч. 00 м.) более не принимать книжки МДП, выданные АСМАП Российской Федерации.
32. По состоянию на сентябрь 2014 года имелась информация о том, что Европейская комиссия занимается подготовкой предложения, касающегося принятия Советом решения о возможном приостановлении операций МДП между Европейским союзом и Российской Федерацией. На момент представления настоящего документа данное предложение по-прежнему рассматривалось Европейской комиссией, и в Совет никаких предложений не поступало.
33. В 2014 году ИСМДП продолжал рассматривать ситуацию в Российской Федерации. Совет принял к сведению сообщение ФТС в адрес АСМАП от 25 ноября 2014 года, в котором сообщалось о продлении существующего гарантийного соглашения до 28 февраля 2015 года. Хотя ИСМДП приветствовал эту информацию, он вновь подчеркнул, что ФТС продолжает принимать меры, ко-

торые противоречат Конвенции МДП и приводят к жестким ограничениям на использование книжек МДП во всех регионах и практически на всех таможенных Российской Федерации.

34. На своей последней сессии (2–3 декабря 2014 года, Женева) Совет выразил мнение о том, что мера, введенная 2 октября 2014 года компетентными органами Украины, которые дали указания таможенным временно не принимать книжки МДП, выданные АСМАП Российской Федерации, противоречит положениям пункта b) статьи 3 и статьям 4 и 6 Конвенции МДП. В то же время, принимая к сведению тот факт, что украинские власти положили в основу этой меры применение Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, в частности ее статей 60 и 62, ИСМДП придерживается мнения о том, что любая подобная оценка выходит за рамки мандата Совета.

VIII. Проект eTIR

33. Комитет, возможно, пожелает напомнить о том, что в 2003 году Договаривающиеся стороны Конвенции МДП приступили к осуществлению так называемого "проекта eTIR" с целью замены бумажных книжек МДП электронными сообщениями, обмен которыми происходит между сторонами, задействованными в системе МДП. Компьютеризированная система МДП позволит получить существенные дополнительные возможности для обеспечения безопасности и управления рисками, снизив таким образом риск мошенничества. Кроме того, более тесное международное сотрудничество позволит всем сторонам значительно уменьшить административную нагрузку и в максимальной степени воспользоваться преимуществами глобальной системы управления цепочкой поставок. Наконец, представление предварительной информации о грузе и обмен информацией в режиме реального времени ускорит процедуру МДП.

34. После начала осуществления проекта eTIR таможенные администрации и частный сектор выступили с различными инициативами, направленными на преодоление некоторых ограничений в системе МДП, основанной на бумажном формате. В большинстве Договаривающихся сторон МДП управление операциями МДП в настоящее время обеспечивается за счет таможенных систем на основе информационных технологий (ИТ), которые в некоторых странах разрешают транспортным операторам и даже требуют от них представлять данные, связанные с МДП, заранее и в электронном формате. Частный сектор, в особенности МСАТ, стремясь к более эффективному управлению рисками при предоставлении гарантий, покрывающих международный транзит, также компьютеризировал процедуры управления большинством своих видов деятельности, имеющих отношение к МДП.

35. Вполне очевидно, что осуществление проекта eTIR стимулирует реализацию этих инициатив, однако следует отметить, что уникальность eTIR состоит в том, что он обеспечивает все Договаривающиеся стороны МДП уникальной платформой для обмена информацией между таможенными органами, а также дает возможность таможенным органам управлять данными по гарантиям, предоставляемым гарантодателями уполномоченным держателям книжек МДП. Реализуются различные экспериментальные проекты (пункты 38–45 ниже) с целью показать, что Конвенция МДП может полностью осуществляться в электронном формате, и утвердить концепции, заложенные в Справочной модели eTIR (последняя версия: ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1).

A. Прогресс в работе Специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1)

36. Специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) провела в 2014 году одну сессию, в ходе которой она завершила работу над версией 4.1a Справочной модели eTIR. Версия 4.1a Справочной модели eTIR в настоящее время рассматривается WP.30. Ведутся дальнейшие технические обсуждения, обусловленные внешними Договаривающимися сторонами предложениями о том, чтобы изменить стандартное сообщение о декларации eTIR, например, ввести в процедуру eTIR обязательное требование о коде Гармонизированной системы (ГС). Были проведены консультации по данным вопросам с координаторами eTIR. WP.30 также рассматривает документ ECE/TRANS/WP.30/2015/4, содержащий проект резюме деятельности GE.1.

B. Правовые аспекты проекта eTIR

37. В 2014 году WP.30 систематически рассматривала ключевые правовые аспекты компьютеризации процедуры МДП, решив в первую очередь изучить преимущества дополнительного протокола к Конвенции МДП в качестве правовой основы, позволяющей осуществить компьютеризацию. В этой связи Рабочая группа рассмотрела документы ECE/TRANS/WP.30/2014/7 и ECE/TRANS/WP.30/2014/13, содержащие проект основных положений предлагаемого протокола. Изучив основные отправные точки разработки правовой основы eTIR, WP.30 поддержала создание официальной Группы экспертов с целью подготовки проекта протокола, на основе которого Договаривающиеся стороны могли бы провести переговоры и утвердить временный круг ведения (КВ) и программу работы такой Группы экспертов, как указано в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/14. Таким образом, секретариату было поручено начать, в соответствии с правилами и процедурами Организации Объединенных Наций, процесс учреждения Группы экспертов, первым этапом которого является направление Комитету по внутреннему транспорту запроса об утверждении КВ и программы работы предлагаемой Группы экспертов.

C. Экспериментальный проект eTIR ЕЭК ООН–МСАТ

38. Комитету следует напомнить о том, что на своей предыдущей сессии он настоятельно призвал Договаривающиеся стороны активизировать усилия по завершению разработки и началу реализации проекта eTIR (ECE/TRANS/240, пункт 69). С учетом данного факта, а также того, что как таможенные органы, так и частный сектор уже осуществляли капиталовложения в компьютеризацию процедуры МДП, секретариат ЕЭК ООН и МСАТ при поддержке Договаривающихся сторон в 2014 году начали реализацию так называемого экспериментального проекта eTIR ЕЭК ООН–МСАТ. С подробной информацией можно ознакомиться в документе ECE/TRANS/WP.30/2014/9 и неофициальном документе GE.1 № 6 (2014 год).

39. Цель данного экспериментального проекта состоит в обеспечении ускоренного и максимально экономичного внедрения безбумажной процедуры МДП между двумя участвующими в реализации экспериментального проекта странами на основе имеющихся инвестиций и электронных инструментов. Данный

экспериментальный проект, как и другие экспериментальные проекты, является первым конкретным шагом на пути к внедрению полноценной системы eTIR в соответствии с проектом Договаривающихся сторон и Справочной моделью eTIR. Для ускоренной реализации этого экспериментального проекта в ограниченных географических и временных рамках было принято решение о том, что он не будет охватывать все концепции eTIR.

40. В реализации данного экспериментального проекта примут участие Иран (Исламская Республика) и Турция, поскольку обе страны являются Договаривающимися сторонами Конвенции МДП, которые уже компьютеризировали процедуры управления операциями МДП на национальном уровне и подключились к таким системам МСАТ, как функционирующая в режиме реального времени база данных SafeTIR (RTS) и программа предварительной электронной декларации МДП (TIR-EPD).

41. Основные преимущества данного экспериментального проекта включают следующие:

- подтверждение того, что процедура МДП может функционировать в ограниченных временных рамках без бумажной книжки МДП;
- учет существующих особенностей систем на основе информационных технологий (ИТ) национальных и региональных таможен (например, НКТС);
- использование уже имеющейся инфраструктуры и связей МСАТ и таможен (TIR-EPD и функционирующей в режиме реального времени системы SafeTIR);
- включение в предварительную декларацию информации о различных национальных требованиях, таких как требования по безопасности и надежности;
- возможность внедрить и испытать ряд стандартных сообщений и процедур eTIR;
- возможность информирования о вероятных проблемах и их устранения перед введением в эксплуатацию полностью функционирующей международной системы eTIR.

42. КВ проекта будет подписан обоими странами-добровольцами, отобранными для участия в экспериментальном проекте, а также секретариатами ЕЭК ООН и МСАТ. Кроме того, параллельно с КВ ЕЭК ООН и МСАТ подготовят меморандум о взаимопонимании, в соответствии с которым ЕЭК ООН будет предоставлена дополнительная финансовая поддержка для покрытия накладных расходов экспериментального проекта, в том числе дополнительного ИТ-эксперта.

D. Экспериментальный проект eTIR между Италией и Турцией

43. Представители таможенных администраций Италии и Турции несколько раз обсуждали этот экспериментальный проект в течение 2014 года, однако оказались не в состоянии окончательно доработать его КВ. В письме итальянским властям секретариат ЕЭК ООН подтвердил свою готовность продолжать оказывать обеим странам помощь в реализации данного экспериментального проекта.

Е. Проект, финансируемый по линии СРООН, под названием "Укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в деле облегчения законного пересечения границ, регионального сотрудничества и интеграции"

44. Комитету следует напомнить о том, что в рамках восьмого транша по проекту Счета развития Организации Объединенных Наций (2012–2013 годы) осуществляется глобальный проект, который тесно связан с eTIR. Этот проект направлен на укрепление потенциала развивающихся стран и стран с переходной экономикой в области упрощения процедур законного пересечения границ посредством расширения обмена защищенной электронной информацией между таможенными администрациями и более широкого использования международных стандартных электронных сообщений.

45. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что в 2014 году были завершены "анализы пробелов" ЭКА, ЭСКЗА и ЕЭК ООН. Кроме того, 8 декабря 2014 года в Женеве состоялось первое межрегиональное совещание Группы экспертов по этому проекту.

IX. Рассмотрение Комитетом

46. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению и поддержать вышеуказанные мероприятия Договаривающихся сторон, WP.30 и секретариата. Ему также предлагается поддержать усилия по продолжению реализации проекта eTIR, продлить мандат WP.30/GE.1 на 2015 год и одобрить КВ и программу работы Группы экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП, утвержденные WP.30 и воспроизведенные в приложении для удобства пользования.

Приложение

План работы и круг ведения Группы экспертов ЕЭК ООН по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП

Цели работы Группы экспертов

A. Проект круга ведения

1. Группа экспертов по правовым аспектам компьютеризации процедуры МДП учреждается в соответствии с общим курсом Организации Объединенных Наций и Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и действует под общим наблюдением WP.30 и КВТ в порядке обеспечения специализированной международной платформы, предназначенной конкретно для разработки соответствующих правовых положений eTIR.

2. В процессе разработки этих правовых положений eTIR Группа экспертов подготовит соответствующий проект Протокола к Конвенции МДП.

3. Группа экспертов будет готовить проект Протокола посредством выполнения нижеследующих видов деятельности:

a) проведение исследования по Конвенции МДП в целях конкретного определения и анализа положений, которые могут быть затронуты в результате введения в действие системы eTIR;

b) тщательное изучение вопросов, имеющих отношение к управлению международной системой eTIR, включая, в частности, требования к защите данных и требования к конфиденциальности на международном уровне, а также правовые аспекты финансирования, и разработка в этой связи соответствующих правовых положений;

c) подготовка правовых положений о роли и функциях межправительственных органов МДП в рамках правовых положений eTIR;

d) определение и анализ наиболее эффективного и юридически приемлемого метода включения функциональных и технических спецификаций, содержащихся в справочной модели eTIR, в правовые положения, а также разработка оперативной процедуры внесения поправок.

4. В ходе своих дискуссий и работы Группа экспертов может:

- запрашивать в компетентных национальных органах и собирать всю соответствующую информацию, которая может помочь ей выяснить и оценить ситуацию;
- проводить обследования действующего национального законодательства и/или правовых положений, которые могут иметь отношение к ее работе;
- создать и поддерживать сеть контактов, включая таких ключевых заинтересованных субъектов, как правительства, таможенные органы, научные

круги и транспортная отрасль, в целях обмена информацией, которая может оказаться полезной в ее работе.

5. Группа экспертов выполняет свою работу на основе имеющихся ресурсов секретариата, а также при возможной дополнительной добровольной финансовой поддержке и поддержке в натуральной форме со стороны участвующих стран и других международных организаций, органов и заинтересованных сторон.
6. Группа экспертов строит свою работу с учетом:
 - a) принципов eTIR, согласованных WP.30 и AC.2;
 - b) функциональных и технических спецификаций eTIR, содержащихся в Справочной модели eTIR;
 - c) указаний со стороны WP.30.
7. В ходе своей работы Группа экспертов может определять элементы или области в проекте правовых положений eTIR, которые заслуживают внимания, и в этом случае доводит их до сведения WP.30.

В. Метод работы

8. Группа экспертов учреждается и функционирует в соответствии с Руководящими принципами создания и функционирования групп специалистов в рамках ЕЭК ООН, утвержденными Исполнительным комитетом ЕЭК ООН 31 марта 2010 года (ECE/EX/2/Rev.1). На своем первом заседании Группа экспертов примет план работы, четко устанавливающий цели и виды деятельности, включая сроки их выполнения.
9. Группа экспертов может запланировать одно совещание в 2015 году (во второй половине), минимум два совещания в 2016 году и минимум два совещания в 2017 году во Дворце Наций в Женеве или в другом месте, в зависимости от поддержки со стороны участвующих стран или иных сторон, до завершения своей деятельности и представления WP.30 комплекса предложений в форме соответствующего рабочего документа. Этот рабочий документ должен содержать конкретные предложения по соответствующим правовым положениям системы eTIR, подлежащим обсуждению и утверждению Рабочей группой и дальнейшей передаче AC.2 в целях его принятия. Группа экспертов также должна регулярно представлять свои доклады о ходе работы WP.30 с целью обеспечить как можно более полное соответствие конечного продукта ожиданиям Рабочей группы и высокий уровень консенсуса и одобрения.
10. Перевод документов на английский, французский и русский языки будет осуществляться силами ЕЭК ООН. Синхронный перевод совещаний на английский, французский и русский языки будет осуществляться силами ЕЭК ООН только в случае совещаний, проводимых во Дворце Наций в Женеве.
11. Группа экспертов открыта для участия Договаривающихся сторон Конвенции МДП и государств – членов ЕЭК ООН, а также для всех государств-членов Организации Объединенных Наций и экспертов, которые желают внести свой вклад в эту работу. Участие предлагается принять и заинтересованным межправительственным и неправительственным организациям, которые могут высказывать свои экспертные мнения в соответствии с правилами и существующей практикой Организации Объединенных Наций.

C. Секретариат

12. ЕЭК ООН будет предоставлять для Группы экспертов услуги секретариата и обеспечивать тесное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами.

D. Проект программы работы

13. С учетом того, что Группа экспертов будет официально учреждена самое раннее весной 2015 года, первая сессия будет проведена только во второй половине 2015 года. Рабочая группа, возможно, пожелает принять к сведению тот факт, что работа по подготовке правовых положений eTIR может существенно продвинуться до официального учреждения Группы экспертов. Вместе с тем для целей получения официального одобрения сроки и соответствующие мероприятия представлены в предположении, что работа начнется во второй половине 2015 года.

<i>Цели</i>	<i>Мероприятия</i>	<i>Сроки</i>
A) Подготовительная работа по разработке правовых положений eTIR	<ul style="list-style-type: none"> i) проведение исследования по Конвенции МДП в целях конкретного определения и анализа положений, которые могут быть затронуты в результате введения в действие системы eTIR; ii) тщательное изучение вопросов, имеющих отношение к управлению международной системой eTIR, включая, в частности, требования к защите данных и требования к конфиденциальности на международном уровне, а также правовые аспекты финансирования; iii) подготовка правовых положений о роли межправительственных органов МДП; iv) определение и анализ наиболее эффективного и юридически приемлемого метода включения функциональных и технических спецификаций, содержащихся в справочной модели eTIR, в правовые положения, а также разработка оперативной процедуры внесения поправок; 	Начало работы будет определено в течение первых 12 месяцев деятельности (2015–2016 годы) .
B) Разработка проекта Протокола	Проект положений Протокола должен быть подготовлен на основе подготовительной работы. Это включает весь круг вопросов, касающихся предусматриваемой процедуры eTIR и международной систе-	Этот процесс должен начаться как можно раньше и в любом случае в течение первых 18 ме-

<i>Цели</i>	<i>Мероприятия</i>	<i>Сроки</i>
	мы, включая, например, разработку сферы применения, определения, управление системой, поправки, а также стандартные формулировки, требуемые в случае международных правовых инструментов, такие как вступление в силу, разрешение споров и т.д.	сессий деятельности. Реально это будет означать, что первоначальные проекты должны начать поступать самое позднее в первой половине 2017 года.

Е. Ориентировочные сроки

