



---

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

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 4 h) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы отраслевого характера:****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.), включая 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 продлить мандат Группы экспертов (WP.30/GE.1) на 2014 год.

**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), с целью укрепить Конвенцию МДП, в частности путем ее ком-

GE.13-26539 (R) 070214 100214



\* 1 3 2 6 5 3 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



пьютеризации в рамках проекта eTIR. Комитет, среди прочего, приветствовал завершение анализа затрат и выгод (АЗВ) по проекту eTIR и выступил за продолжение осуществления этого проекта и продление мандата Неофициальной специальной группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) на 2013 год. Комитет также предложил WP.30 разработать бизнес-план по осуществлению проекта eTIR и настоятельно призвал ее начать работу над правовыми аспектами компьютеризации процедуры МДП без дальнейших задержек.

2. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) (ECE/TRANS/224, пункт 94; ECE/TRANS/2012/12, подпрограмма 02.10: Таможенные вопросы, связанные с транспортом). В нем сообщается о прогрессе, достигнутом в 2013 году Договаривающимися сторонами, WP.30 и секретариатом в области облегчения процедур пересечения границ, включая:

- изменения в контексте Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенции 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 части III нового приложения 9 к Конвенции МДП, касающейся условий и требований для выдачи международной организацией разрешения на формирование и функционирование системы гарантий МДП, а также нового соглашения между ЕЭК ООН и МСАТ;
- прогресс, достигнутый в работе над техническими аспектами проекта eTIR; основные результаты анализа затрат и выгод; прогресс в осуществлении пилотного проекта eTIR между Италией и Турцией; усилия по разработке соответствующих документов, содержащих правовые рамки для практического применения компьютеризированной процедуры МДП;
- 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**

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

3. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций, действуя в качестве депозитария, издал уведомление депозитария C.N.534.2011. TREATIES-1 от 1 сентября 2011 года, в котором сообщается о вступлении в силу 30 ноября 2011 года нового приложения 9, касающегося пересечения границ железнодорожным транспортом, к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года (Конвенции о согласовании). Новое приложение предусматривает, среди прочего, следующие

ключевые принципы упрощения процедур пересечения границ в ходе международных железнодорожных грузовых перевозок:

- упрощение процедур пересечения границ для должностных лиц и других лиц, участвующих в международных железнодорожных перевозках, включая предоставление им виз;
- минимальные требования, предъявляемые к инфраструктуре и персоналу пограничных (передаточных) станций для рационализации и ускорения необходимых формальностей на этих станциях, включая информационные технологии и системы связи, позволяющие обмениваться предварительной информацией о грузе;
- сотрудничество и координация действий между соседними странами на пограничных (передаточных) станциях; взаимное признание всех видов контроля подвижного состава, контейнеров, контейнеров и грузов;
- проведение таможенного контроля по принципу выборочности на основе анализа и управления рисками;
- упрощение контроля на пограничных (передаточных) станциях и, по мере возможности, перенесение отдельных видов контроля на станции отправления и назначения;
- установление нормативов времени для пограничного контроля и мониторинг фактической задержки поездов или вагонов на пограничных (передаточных) станциях;
- сокращение бумажной документации и упрощение документооборота с помощью систем электронного обмена информацией;
- использование единой железнодорожной накладной для целей Международной конвенции о железнодорожной перевозке грузов/Соглашения о международных железнодорожных грузовых перевозках (СИМ/СМГС), которая могла бы служить также таможенным документом.

4. Рабочая группа по железнодорожному транспорту (SC.2) в сотрудничестве с WP.30 взяла на себя задачу по разработке возможных механизмов осуществления положений нового приложения 9 на национальном уровне. В связи с этим по просьбе Договаривающихся сторон секретариат подготовил вопросник (ECE/TRANS/SC.2/2013/6), касающийся шагов по налаживанию возможных механизмов осуществления положений нового приложения 9 к Конвенции о согласовании в целях облегчения процедур пересечения границ в ходе железнодорожных перевозок в панъевропейском регионе. Этот вопросник был одобрен и будет распространен секретариатом среди участвующих правительств (ECE/TRANS/SC.2/220, пункт 65). На основе ответов на него секретариат подготовит справочный документ/план действий.

## **В. Результаты периодического обследования осуществления положений приложения 8, касающегося пересечения границ в ходе автомобильных перевозок**

5. В 2013 году WP.30 завершила рассмотрение итогов обследования 2012 года по осуществлению приложения 8, касающегося международных автомобильных перевозок на национальном уровне (ECE/TRANS/WP.30/2013/7), и отметила, что следующее обследование будет проведено в 2014 году в соответствии с приложением 9 к Конвенции. В целом итоги обследования 2012 года

в очередной раз подтвердили тот факт, что Договаривающиеся стороны полностью осознают свои обязательства по приложению 8 к Конвенции о согласовании и подходят к ним серьезно. Был отмечен более быстрый прогресс в деле выполнения требований, касающихся передачи функций контроля из пограничных пунктов внутренним службам, оформления срочных грузов и соблюдения требований к инфраструктуре в пунктах пересечения границ. Вместе с тем внимание по-прежнему требуют такие вопросы, как процедуры выдачи виз профессиональным водителям и Международный весовой сертификат транспортных средств.

6. Отвечая на различные вопросы, страны зачастую ссылались на региональные правила, в частности правила ЕС и СНГ, которые эти страны должны принимать во внимание при осуществлении положений приложения 8. Эти моменты, в частности принятая СНГ форма Международного весового сертификата транспортных средств, которая несколько отличается от формы, предусмотренной Конвенцией о согласовании, заслуживают дальнейшего рассмотрения.

### **С. "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли" ОБСЕ и ЕЭК ООН, показатели и оценка эффективности**

7. Совместное издание ОБСЕ и ЕЭК ООН "Справочник по оптимальной практике при пересечении границ: перспективы облегчения перевозок и торговли", вышедшее в 2012 году, зарекомендовало себя в качестве центральной публикации и в настоящий момент переводится на несколько языков. В 2013 году оно вышло на албанском и македонском языках.

8. Таким образом, это издание стало справочным документом не только для национальных директивных органов и ответственных работников таможи и пограничной службы, но и для представителей транспортных агентств, деловых кругов и гражданского общества. Оно способствовало продолжению диалога по этим вопросам и начинает использоваться в качестве справочного материала при разработке стратегий пограничного контроля, направленных на упрощение законных трансграничных коммерческих перевозок, с уделением должного внимания соответствующим аспектам безопасности.

9. Комитет, возможно, пожелает вспомнить, что основная цель Справочника состоит в том, чтобы помочь странам в разработке более эффективных пограничных и таможенных стратегий путем стимулирования использования оптимальной практики, существующей в этой области. В нем приведены конкретные примеры – в контексте региона ЕЭК и за его пределами – способов повышения эффективности и безопасности пунктов пересечения границ и обеспечения тем самым бесперебойных торговых и транспортных операций при одновременном сокращении возможностей для коррупции, незаконного оборота, трансграничной преступности и терроризма. В нем не только обращается особое внимание на пункты пересечения границ на автомобильных дорогах, но и затрагиваются вопросы, касающиеся пунктов пересечения границ на железных дорогах и в морских портах.

10. Глава Справочника, в которой охарактеризованы различные методы определения эффективности функционирования различных органов, осуществляющих пограничный контроль, может послужить полезным инструментом для содействия упрощению процедур пересечения границ на основе более эффективного контроля за реальным положением на границах. Имея в виду вышеизло-

женное, WP.30 рассматривает набор различных вариантов (ECE/TRANS/WP.30/2013/4) по введению на систематической основе критериев оценки и показателей эффективности в Конвенцию о согласовании в качестве инструмента для мониторинга ее осуществления.

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

11. После длительного обсуждения WP.30 приняла к сведению мнение различных стран, а также Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) о том, что Конвенция 1952 года представляется устаревшей и что вместо нее следует подготовить новую конвенцию, касающуюся облегчения условий железнодорожной перевозки пассажиров и багажа через границы. Такая новая конвенция позволила бы учесть существующие отраслевые потребности во внедрении новых технологий ЭОД и других инновационных решений в целях обеспечения ускорения процедур пересечения границ. После того как КВТ одобрит это соображение, ОСЖД и ОТИФ подготовят первый проект новой конвенции для рассмотрения WP.30 и SC.2.

### **IV. Конвенция МДП**

12. 10 октября 2013 года вступил в силу обширный пакет поправок к Конвенции МДП (С.N.433.2013.TREATIES-XI.A.16), в том числе часть III нового приложения 9 к Конвенции МДП. В соответствии с этими поправками вводятся условия и требования, касающиеся выдачи разрешения международной организации – в настоящий момент Международному союзу автомобильного транспорта (МСАТ), с тем чтобы она могла взять на себя задачу по эффективной организации и обеспечению функционирования международной системы гарантий, а также выпуску и распространению книжек МДП.

13. Включение новой части III в приложение 9 позволяет дополнить цель этого приложения посредством четкого определения ролей и обязанностей всех субъектов системы МДП, а также повысить прозрачность в ее управлении. Кроме того, включение этих условий и требований в правовые положения Конвенции МДП упрощает текст письменного соглашения между ЕЭК ООН и соответствующей международной организацией (МСАТ), которое было продлено 28 октября 2013 года на период 2014–2016 годов (включительно) в соответствии с пояснительной запиской № 0.6.2 bis-2 к пункту 2 статьи 6 Конвенции МДП.

14. Комитет, возможно, пожелает также принять к сведению тот факт, что 4 сентября 2013 года система МДП была вновь введена в действие в Афганистане.

15. Административный комитет Конвенции МДП (АС.2) занят также разработкой новой рекомендации по включению в свидетельства о допуске структурированной кодовой системы для сообщения информации о неисправностях.

16. Наконец, WP.30 в настоящее время обсуждает предложения по поправкам в целях добавления в Конвенцию МДП новой конструкции транспортного средства и контейнера со скользящими полами и раздвижной крышей. В ходе

133-й сессии WP.30 члены Рабочей группы присутствовали на демонстрационном показе полуприцепа со скользящими полами и раздвижной крышей, организованном Международной ассоциацией изготовителей автокузовов и прицепов (МАИАКП) на территории Организации Объединенных Наций в Женеве. WP.30 сочла, что с таможенной точки зрения эта конструкция в целом является надежной и что положения об этой новой конструкции транспортных средств и контейнеров с раздвижной крышей можно было бы включить в приложения 2 и 7 к Конвенции при условии внесения нескольких исправлений, которые в настоящий момент дорабатываются и будут представлены для принятия на предстоящих сессиях.

#### **А. Международный банк данных МДП и электронные инструменты секретариата МДП**

17. В настоящее время 27 Договаривающихся сторон Конвенции МДП передают данные о своих держателях книжек МДП в Международный банк данных МДП (МБДМДП) с помощью веб-сайта МБДМДП онлайн+; с момента запуска этого инструмента в марте 2012 года было уточнено 10% данных о держателях книжек МДП, содержащихся в МБДМДП, либо напрямую таможенными администрациями, либо в сотрудничестве с национальными объединениями. Веб-сайт 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 веб-сайта МБДМДП онлайн+, также имеют доступ к веб-сайту Реестра устройств наложения таможенных пломб и таможенных печатей ЕЭК ООН.

18. Наконец, после успешных испытаний по внедрению МБДМДП, проведенных совместно с таможенными органами Финляндии, Новая компьютеризированная транзитная система (НКТС)/система МДП в автоматическом режиме запрашивает информацию о статусе держателей книжек МДП через посредство защищенного веб-сервиса, введенного в эксплуатацию секретариатом МДП. 2 декабря 2013 года в Финляндии состоялся успешный ввод в эксплуатацию веб-сервиса Международного банка данных МДП (ВСМБДМДП).

#### **В. Национальные и региональные рабочие совещания и семинары МДП**

19. 18 и 19 июня 2013 года в Хельсинки таможенными органами Финляндии в сотрудничестве с Исполнительным советом МДП был организован технический семинар по аспектам наращивания потенциала компетентных органов в области содействия более эффективному выполнению положений Конвенции МДП, касающихся конструкции, допущения к перевозкам и проверки безопасных с точки зрения таможни транспортных средств, предназначенных для операций МДП (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8).

20. Этот семинар предназначался для сотрудников таможенных органов Договаривающихся сторон Конвенции МДП, отвечающих за допущение к перевозкам и проверку транспортных средств МДП, и был открыт также для участия должностных лиц, отвечающих за деятельность таможенных органов и транспортную политику. В первый день в семинаре могли принять участие представители частного сектора, заинтересованные в тематике семинара, а во

второй день – только сотрудники таможенных органов. Соответствующие материалы в ходе семинара были представлены экспертами по таможенным вопросам из различных стран, а также секретариатом МДП Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

21. Основные выводы семинара включают следующее:

- требуется более подробная информация по некоторым положениям, касающимся конструкции и допущения безопасных с точки зрения таможи транспортных средств, предназначенных для операций МДП (в виде рисунков, пояснительных записок, комментариев, примеров оптимальной практики, практического руководства или хранилища информации о допущенных типах транспортных средств). Кроме того, ряд содержащихся в Конвенции рисунков устарели, так как появились новые типы безопасных конструкций;
- в настоящее время к различным типам транспортных средств (транспортным средствам с брезентовым верхом по сравнению с рефрижераторными транспортными средствами) предъявляются разные требования в плане безопасности;
- образец отчета о допущении весьма полезен и должен быть размещен в электронном и поддающемся редактированию формате на веб-сайте ЕЭК ООН (в готовом для использования или перевода на языки стран виде);
- на национальном уровне процессы сертификации (реестры) все в большей степени компьютеризируются. Следует продолжить реализацию проекта создания международной базы данных с учетом аспектов, связанных с защитой информации.
- защиту свидетельств, печатаемых на нескольких страницах, следует обеспечить путем проставления на каждой странице печатей или использования защищенных переплетов;
- следует и впредь стимулировать понимание важного значения информированности инспекторов (непрерывного обучения) путем проведения семинаров и рабочих совещаний. Таможенные координационные центры МДП также могли бы играть определенную роль в обмене информацией и оптимальной практикой в контексте процедуры допущения;
- затраты на выдачу свидетельств о допущении в разных странах различаются. В некоторых случаях обязательным является использование формуляров, реализуемых объединениями;
- ряд положений приложения 3, возможно, требуют уточнений. Сотрудники таможенных органов испытывают неопределенность в плане своих полномочий в случае иностранных транспортных средств, которые, по их мнению, не следовало было допускать к перевозкам;
- положения, касающиеся крепления ремней, по-видимому, не совсем ясны и, возможно, не обеспечивают достаточной безопасности. Наряду с заклепками, возможно, необходимо было бы использовать обеспечивающую безопасность прошивку.

## V. Кризис системы МДП

22. В июле 2013 года Федеральная таможенная служба Российской Федерации (ФТС) сообщила о своем решении, которое она позже осуществила, ввести меры, предусматривающие непринятие гарантий МДП и требование о том, чтобы операторы МДП обеспечивали национальное гарантийное покрытие. Основанием для этого решения стало то, что действующая система гарантий МДП не обеспечивает достаточную защиту таможенных поступлений и что национальное гарантийное объединение в Российской Федерации (АСМАП) имеет значительный объем накопленных долгов перед таможенными органами. На том этапе секретариат в сотрудничестве с затрагиваемыми сторонами и другими заинтересованными сторонами предпринял попытку всесторонне проанализировать ситуацию с правовой и практической точки зрения, а также наладить диалог в целях отмены этой меры. В этой связи Исполнительный совет МДП (ИСМДП) провел 27 августа 2013 года специальную сессию с целью обсудить возникающую кризисную ситуацию и отреагировать на нее.

23. После непродолжительной задержки началось осуществление упомянутых мер, и в настоящее время ими охвачена практически вся территория Российской Федерации. Кроме того, ФТС изначально уведомила АСМАП о прекращении с 1 декабря 2013 года действия соглашения между ними. В результате этого некоторое время существовала опасность того, что с указанной даты система МДП на территории Российской Федерации полностью перестанет действовать, что затронуло бы тысячи транспортных операторов. К счастью, 29 ноября 2013 года ФТС уведомила АСМАП о том, что прекращение действия соглашения между ними будет отложено до 1 июля 2014 года. Несмотря на этот позитивный шаг вперед, осуществление указанных национальных мер в большинстве пунктов пересечения границ в течение этого периода будет продолжено. К декабрю 2013 года (на момент подготовки настоящего доклада) разногласия, существующие между соответствующими сторонами в Российской Федерации, все еще предстоит разрешить.

24. Административный комитет Конвенции МДП – ее высший директивный орган – сообщил, что эти меры являются нарушением Конвенции (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115, пункт 14). Эта реакция со стороны Договаривающихся сторон является беспрецедентной и отражает их серьезную обеспокоенность сложившейся ситуацией. Секретариат подготовил отдельный документ для нынешней – семьдесят шестой сессии КВТ, посвященный подробностям кризиса МДП (ECE/TRANS/2014/19).

## VI. Проект eTIR

25. 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 по-



ставок. Наконец, представление предварительной информации о грузе и обмен информацией в режиме реального времени ускорит процедуру МДП.

26. 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 ИТ-систем, которые в некоторых странах разрешают транспортным операторам представлять данные, связанные с МДП, заранее и в электронном формате, а то и обязывают их делать это. 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.

27. Вполне очевидно, что осуществление проекта eTIR стимулирует реализацию этих инициатив. Однако следует отметить, что, в отличие от любого другого проекта, eTIR обеспечит все Договаривающиеся стороны МДП уникальной платформой для обмена информацией между таможенными органами (С2С), а также позволит таможенным органам управлять данными по гарантиям, предоставляемым гарантодателями уполномоченным держателям книжек МДП.

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

28. Специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) провела в 2013 году две сессии, в ходе которых она завершила работу по включению международного механизма декларирования в проект eTIR, провела обстоятельное обсуждение результатов анализа затрат и выгод по системе eTIR<sup>1</sup> и завершила работу над вариантом 4.0a Справочной модели eTIR (неофициальный документ GE.1 № 4 (2013 год)).

29. В этой связи Группа экспертов рассмотрела все задачи и виды деятельности, включенные в ее круг ведения (TRANS/WP.30/2002/11, приложение 1), и пришла к выводу о том, что работа над Справочной моделью eTIR полностью покрывается мандатом, возложенным на нее WP.30. Вместе с тем GE.1 признала, что в конечном итоге утверждение Справочной модели eTIR является задачей WP.30, равно как и оценка того, выполнила ли Группа экспертов свой мандат удовлетворительным образом. Доклад о работе последней (двадцать третьей) сессии (ECE/TRANS/WP.30/2014/4) и Справочная модель eTIR будут представлены WP.30 соответственно на ее 136-й и 137-й сессиях.

30. Кроме того, следует отметить, что работа GE.1 уже использовалась в двух важных проектах, а именно: а) в проекте по систематическому электронному обмену данными (СЭОД), который направлен на соединение систем информационных технологий (ИТ) таможенных администраций в Балканском регионе, и б) в пилотном проекте eTIR, реализация которого начата Турцией и который направлен на апробирование в реальных условиях концепций и сообщений

<sup>1</sup> Доклад о работе двадцать второй сессии GE.1 (ECE/TRANS/WP.30/2013/10) был утвержден Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на ее 135-й сессии.

eTIR среди ограниченного количества стран – Болгарии, Италии, Румынии и Турции (см. раздел D ниже).

## **В. Анализ затрат и выгод по проекту eTIR**

31. На своей сорок восьмой сессии Исполнительный совет МДП (ИСМДП) поручил секретариату во исполнение просьб со стороны Комитета, WP.30 и GE.1 провести анализ затрат и выгод (АЗВ) по проекту eTIR (TIRExB/REP/2011/48final, пункт 10). Окончательный вариант АЗВ системы eTIR, выполненный консультантами, которые получили соответствующий контракт, содержится в неофициальном документе GE.1 № 12 Rev.1 (2012 год). На основе этого документа и по просьбе GE.1 секретариат подготовил документ (ECE/TRANS/WP.30/2013/11), содержащий резюме АЗВ консультантов, одновременно с оценкой секретариата, а также соответствующими рекомендациями. На своей сессии в мае 2013 года GE.1 обратилась с просьбой о включении данного документа в качестве приложения к варианту 4.0 Справочной модели eTIR (неофициальный документ GE.1 № 4 (2013 год)). На основе результатов АЗВ и своего собственного опыта GE.1 вынесла следующие рекомендации:

a) поскольку представляется, что проект eTIR весьма выгоден для всех сторон, участвующих в процедуре МДП, рекомендуется внедрить систему eTIR, в том числе на национальном уровне, как только будут подготовлены и ратифицированы соответствующие правовые положения, будет завершена разработка технического описания и согласована "дорожная карта";

b) в контексте значительной выгоды для держателей книжек МДП представляется, что можно было бы изучить возможность финансирования международной системы eTIR за счет системы сборов за перевозки МДП, аналогичной той, которая используется в случае ИСМДП;

c) в контексте коммерческой конфиденциальности данных, которые будут обрабатываться международной системой eTIR, и ввиду относительно небольшой разницы в затратах по сравнению с использованием облачной среды, рекомендованной в АЗВ, международную систему eTIR рекомендуется разместить в центрах обработки данных МВЦООН или ЮНОГ;

d) поскольку на рынке имеются соответствующие программы – так называемые "брокеры сообщений", рекомендуется рассмотреть возможность использования готовых решений, в том числе с открытым исходным кодом, для внедрения международной системы eTIR.

## **С. Правовые аспекты проекта eTIR**

32. В результате недавнего завершения АЗВ по проекту eTIR сложились условия для того, чтобы сместить акцент с технической стороны этого проекта на проработку его правовых аспектов. Главные вопросы для рассмотрения включают, в частности, способ(ы) включения компьютеризированной системы в правовую основу МДП и влияние этого шага на существующие правовые положения Конвенции МДП; последствия, которые такой шаг может иметь для международного частного права и национальных административных процедур и юридических структур; роль и обязанности различных участников (таможенных органов, национальных объединений, международных организаций, страховщиков и ИСМДП), действующих в рамках Конвенции МДП, после замены систе-

мы, предусматривающей использование бумажных документов, системой электронного обмена данными (ЭОД).

33. В этой связи WP.30 и ИСМДП рассмотрели документ ECE/TRANS/WP.30/2013/8, содержащий оценку различных вариантов введения правовых положений, необходимых для полной компьютеризации системы МДП. В данном документе обсуждаются преимущества и недостатки различных вариантов, и в качестве предпочтительного варианта первоначально была выдвинута идея принять соответствующий протокол или внести соответствующие поправки в существующий текст Конвенции. Далее в нем также подчеркивается, что принятие новой конвенции могло бы обеспечить дополнительные возможности для дальнейшей модернизации транзита. По состоянию на данный момент окончательное решение еще не принято, однако ожидается, что в 2014 году начнется активная работа по этому направлению.

#### **D. Пилотный проект eTIR между Италией и Турцией**

34. Представители таможенных администраций Италии и Турции 22 ноября 2013 года провели встречу, с тем чтобы продолжить работу над пилотным проектом eTIR. Несмотря на нехватку ресурсов, в частности с итальянской стороны, они договорились о различных шагах по продвижению этого проекта. Они внесли поправки и уточнения в проект круга ведения (КВ) по этому проекту, с тем чтобы он мог быть подписан в начале 2014 года. Новый вариант КВ предусматривает поэтапное осуществление проекта. Сначала данный пилотный проект будет охватывать лишь транспортные операции из Турции в Италию (и обратно), при этом будет предусмотрена только одна таможня отправления и одна таможня места назначения. В ходе осуществления последующих этапов проекта схемы операций будут усложнены.

#### **E. 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"**

35. Наконец, 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 на основе расширения обмена защищенной электронной информацией между таможенными администрациями и более широкого использования международных стандартных электронных сообщений. Данный проект соответствует задачам и приоритетам стратегических рамок соответствующих подпрограмм ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ЭКА ООН, ЭСКЗА ООН и ЭКЛАК ООН на 2012–2013 годы и напрямую связан с согласованными на международном уровне целями в области развития (СМЦР), включая Цели развития тысячелетия (ЦРТ) и Повестку дня в области развития. Проект опирается на опыт WP.30, и в частности на итоги восьмилетней работы GE.1. Подробный анализ проекта СРООН и информация о ходе его осуществления содержатся в документе ECE/TRANS/2014/8, пункт 3 е) повестки дня.

## **VII. Рассмотрение Комитетом**

36. Комитет, возможно, пожелает принять к сведению и поддержать вышеуказанные мероприятия секретариата, Договаривающихся сторон и WP.30. Ему также предлагается поддержать усилия по продолжению реализации проекта eTIR и продлить мандат WP.30/GE.1 на 2014 год.

---